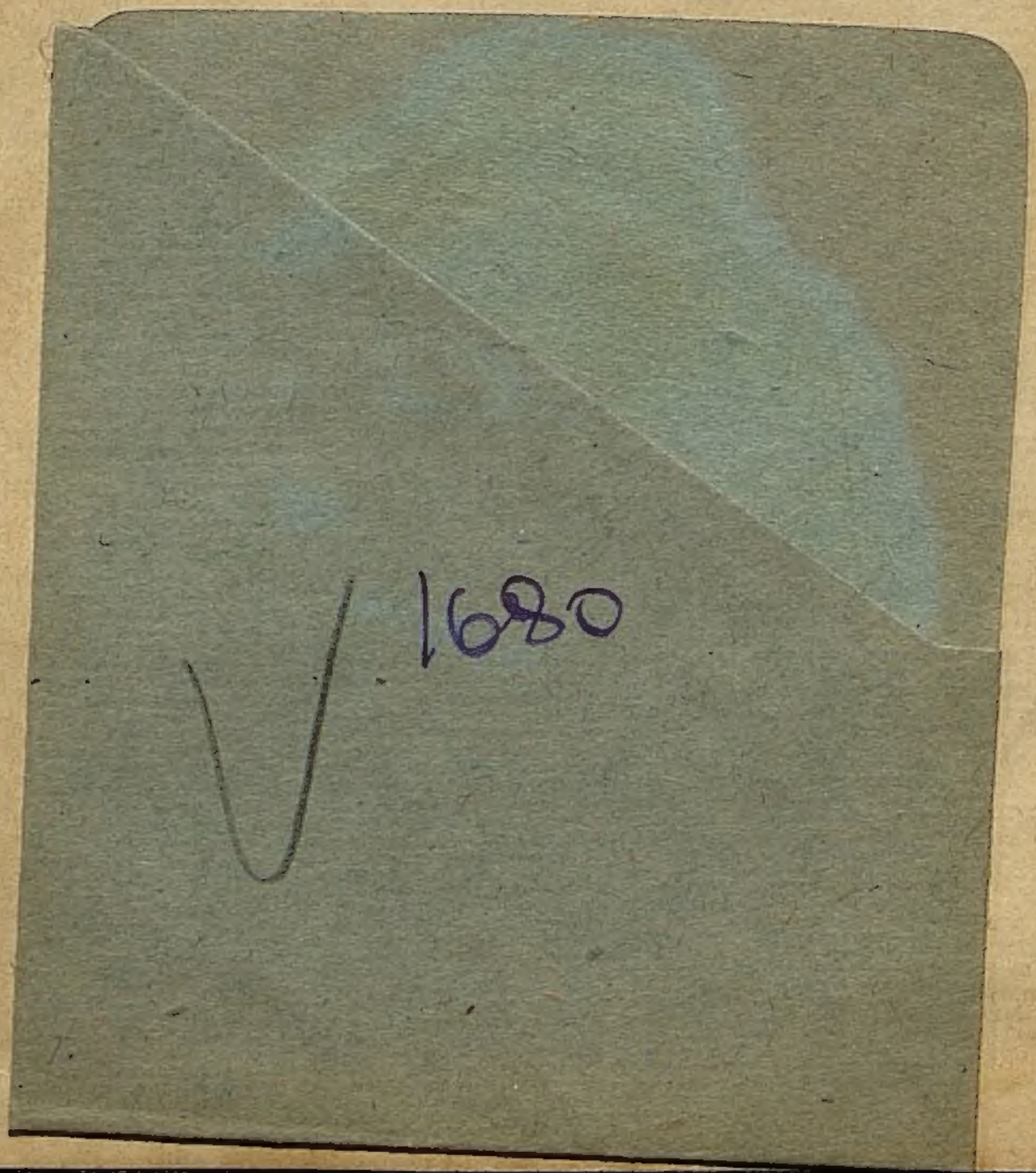
359.В
Б-20

БАЛТИЙЦЫ

ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

ВОЕНМОРИЗДАТ 1941


V 1680

ПРОВЕРЕНО 1965 г.

Проверено | 2015

359.В
ПРОСМОТРЕНО 51 г.

БАЛТИЙЦЫ

ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

ФИЛИАЛ Центральной ВМБ

БИБЛИОТЕКА Г. Ш ВМФ СССР

Редакция журнала МОРСКОЙ СБОРНИК

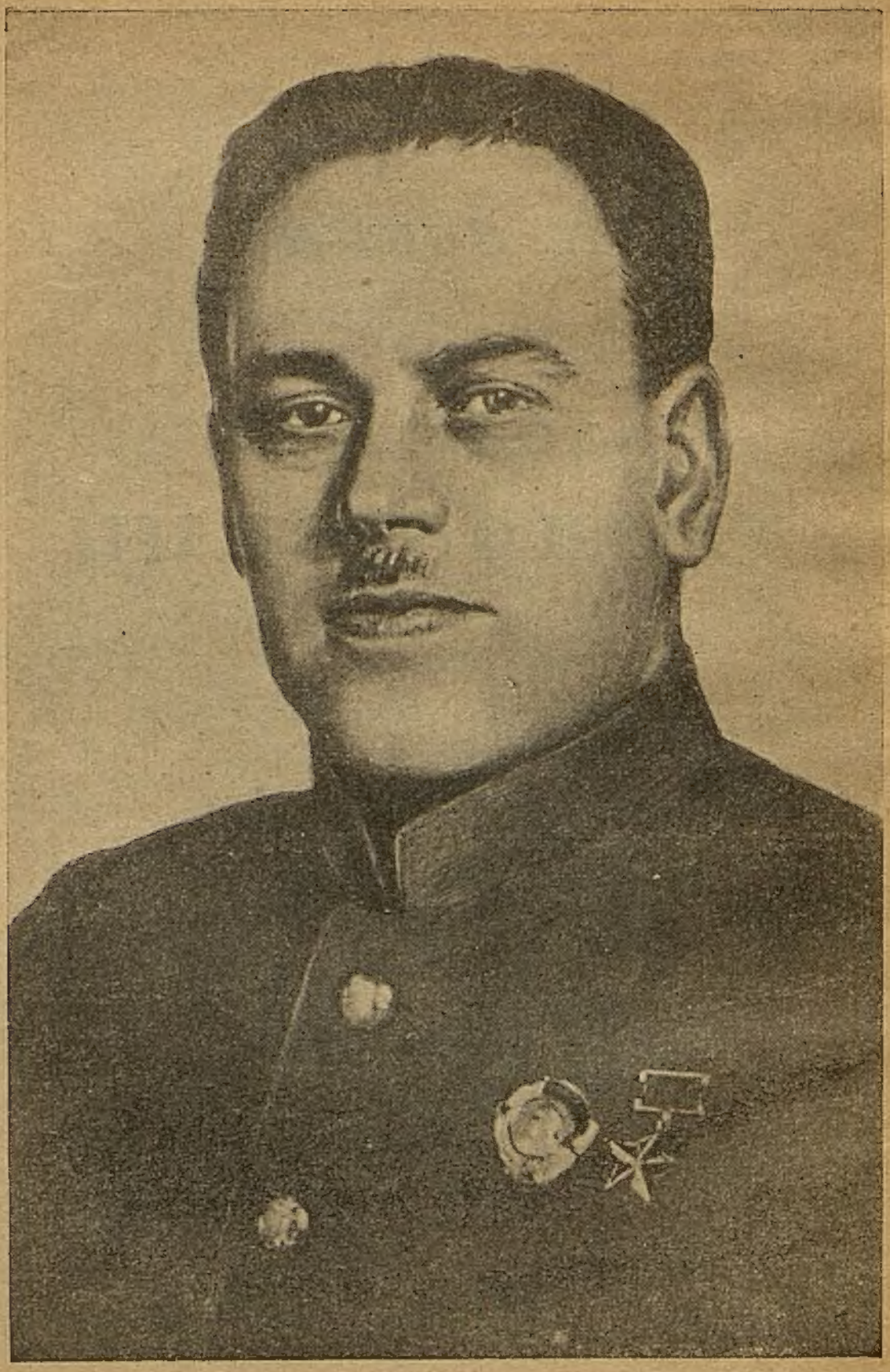
А. Трипольский,
А. Коняев, Ф. Вершинин,
И. Романенко, Н. Токарев,
В. Савченко, А. Посконкин,
Ф. Радус

Государственное
Военно-Морское Издательство НКВМФ Союза ССР
Москва 1941 Ленинград

В сборнике рассказывается о подводниках и летчиках балтийцах—Героях Советского Союза, награжденных этим почетным званием за участие в борьбе с финской белогвардейщиной.

А. Зонин

Александр Трипольский



I

БОЕВЫЕ БУДНИ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ

Море только что покрылось еще слабыми полями льда. В полыньях цвет его серо-мглистый. Над ними густые испарения. Но вот молодые, точно стеклянные льдины со звоном ломаются, расступаются, уходят в свинцовые волны, и из глубины появляется сигарообразное тело лодки. На ней орудия, возвышение рубки, похожие на пальцы трубы перископов.

С глухим стуком отдраивается люк. Первым наверху появляется плечистый командир. Он осматривает горизонт, отдает приказания вниз. Сосредоточенно, любовно бойцы обтирают орудия, проверяют действие штурвалов. Наверх подняты пулеметы и боезапас, люди следят за воздухом. Много еле заметных звуков

доходит к командиру изнутри лодки. Это— поршневая помпа выхлебывает из трюмов накопившуюся там воду и гонит ее прочь за борт. Это — действует для освежения воздуха в отсеках вдувная вентиляция. Это идет зарядка аккумуляторных батарей.

Командир сейчас занят мыслью о том, как ориентироваться в узкостях, шхерах и мелководных фарватерах Ботники по лоциям, составленным добрую четверть века назад; за это время изменились маяки, знаки, берега, и в условиях войны все эти ориентиры могут навести на предательские мели и банки. Все движения лодки должны проходить скрыто от неприятельских дозоров в море, в воздухе и на берегу. Надо одолеть много препятствий, чтобы открыть путь другим кораблям Краснознаменной Балтики через минные поля к жизненным коммуникациям финской белогвардейщины.

Ночь окутывает корабль, с веста подходит шквальный ветер, ломает и коверкает льдины, открывает широкие полыньи, и волны кладут лодку с борта на борт, окатывая бойцов, командира и военкома.

— Обстановка ясна, — говорит командир военкому. — Зимние условия на Балтике я уже испытывал. Что же касается прорыва через минные поля, то немцы через

Дуврские заграждения проходили в течение одного года триста тридцать четыре раза. А сколько там было сторожевиков? И потеряли всего три лодки. Конечно, наши навигационные условия сложнее. Но мы подготовили личный состав на «отлично» и можем решить любые задачи. Нужно добиться, чтобы все командиры, взглянув на карту, представляли себе, на каких глубинах могут быть мины и как действуют на них ветры и течения. Мы пойдем под водой и самым малым ходом.

С военкомом Темновым он договаривается о сокращении времени верхней вахты наполовину, чтобы бойцы оставались свежими, способными к наилучшему наблюдению и меткой стрельбе.

И так снова наступает день и лодка уходит на глубину — прокладывать себе путь в минных полях.

Настороженная тишина в центральном посту, в изолированных отсеках. Личный состав корабля на местах по боевому расписанию. Аварийный инструмент на случай пробоин — клинья, топоры, пилы, брезент, подушки, пробки — под рукой. Коснется ли мина или только минреп борта, встретит ли ее нос корабля, всюду они должны быть обнаружены. Дважды

лодка испытывает удар днищем и корпус ее вздрагивает. Это подводная банка. Но командира этот толчок не беспокоит.

— Под килем один метр, — докладывает штурман. — Под килем два метра, четыре...

Трипольский спокойно замечает:

— Главное, в таких случаях не дать кораблю выскочить из воды.

Как резиновый мяч лодка еще раз подпрыгивает и идет дальше, уже точно по курсу и глубине.

В центральном посту командир корабля с циркулем у карты. Вместе с штурманом Трипольский следит за приборами, добивается возможно более точной прокладки, приказывает отворачивать в местах, которые представляются наиболее удобными рубежами для постановки мин. И вот в конце короткого дня он может свободно вздохнуть. Минное поле, несомненно, пройдено, все узкости остались позади, и лодка вышла на морские пути в ботнические порты Финляндии.

На небе черные тучи приближающегося бурана. На море громадные темные волны, ветер яростно рвет с них пену. Трипольский настойчиво осматривает горизонт. В 16-00 появляется неясный дымок. Он растягивается прямо по носу лодки и бы-

стро вырастает в темное облако, прибиваемое ветром к воде. Наконец-то транспорт! Наконец возможно выполнить работу, ради которой перенесены такие трудности похода.

Шторм не смущает командира. Он уверен, что по его команде «залп» торпеда пойдет безупречно. Он рассчитывает дистанцию с поправкой на движение лодки и цели, на снос торпеды волнами и решительно приступает к выполнению атаки.

Вот что рассказывает Трипольский об этой атаке:

«Увидев дым, я скомандовал: «право руля».

— Есть право руля, — ответил командир отделения рулевых Брилев.

Лодка покатилась вправо. Брилев докладывал: 360°, 10°, 20°, 30° и т. д.

Я дал курс. По приходе лодки на заданный курс Брилев доложил: «лодка на курсе». В перископе снова показались труба и мачты. Объявляется боевая тревога.

Личный состав быстро занял свои места. Доложили:

— Личный состав на местах, аппараты готовы. Когда можно было рассмотреть мостик, я лег на боевой курс. Я хорошо видел тяжело груженный транспорт и по-

дозрительные деревянные щиты на носу и на корме, не иначе как артиллерия.

Оставалось ждать еще минуту, полминуты... несколько секунд.

По команде «пли» торпеда пошла в рассчитанную точку встречи с врагом. Мгновение томительного ожидания.

Лодка всплыла и открыла артиллерийский огонь. Между фок-мачтой и трубой поднялся кверху большой черный столб воды с дымом, застлавший собою очень скоро весь транспорт.

Тут же послышался сильный взрыв, за ним последовал второй еще более сильный. Это детонировал боезапас — «мирный» груз транспорта.

Дым рассеялся, и на воде покачивались деревянные обломки. Спасать было некого. Тонущий от неожиданного удара транспорт увлек весь свой экипаж в морскую бездну».

Обломки на воде, счет на оплаченный иностранным банком груз в маннергеймовском министерстве, коносамент с перечислением предметов совершенно секретного военного имущества в иностранном порту, да подшитые квитанции от радиостанции парохода, принимавшей сводки дозорных сторожевиков, тральщиков и самолетов, что на курсе нет никаких советских под-

водных лодок и кораблей:—вот все, что осталось после меткого залпа Трипольского.

*

В 1925 г. пришел Трипольский по призыву во флот. В Севастополе среди своих сверстников он отличался могучим сложением и легко добился разрешения учиться на водолаза.

Уже в первый год службы он—активный общественник, секретарь многочисленной комсомольской организации. Это звание молодежного руководителя он удерживает за собой, придя на крейсер „Коминтерн". Здесь его принимают в ряды великой партии Ленина—Сталина, и задолго до окончания срочной службы он твердо решает остаться во флоте.

В 1929 году Трипольский окончил учебу на курсах командного состава и почти четыре года работал специалистом соединения подводных лодок. Эта работа дала много опыта и знаний, но он любил море и горел желанием водить подводные корабли.

В 1934 году Трипольский был принят в учебный отряд подводного плавания. А еще через два года был назначен по-

мощником командира на одну из новых лодок Краснознаменного Балтийского флота.

Первое же самостоятельное командование Трипольского на Л-55, на лодке, потопленной в годы гражданской войны советскими моряками и поднятой нашим ЭПРОН'ом, показало хорошие способности молодого командира.

И в 1938 году ему был доверен корабль из числа новых боевых единиц. Здесь полностью развернулись способности Трипольского. Балл общей оценки по боевой и политической подготовке поднялся до 4.98, почти до круглой пятерки. Трипольский добился полной и отличной боевой готовности своего корабля, спаянности и сработанности всего лодочного людского коллектива.

II

В ПОХОДЕ

Подводная лодка только что вернулась в базу. Нескольких дней было достаточно, чтобы подготовиться к новому походу в ожидании приказаний командования. Когда приказание было получено, Трипольский и Темнов взволнованно перегляну-

лись. Отвечать им было трудно. Все слова казались пустыми, лишними, когда было произнесено имя великого учителя и друга народа. Про себя они решили, что сделают больше, чем возможно. Ведь Сталин сказал: «нет таких крепостей, которых большевики не могут взять».

Лаконичные записи в вахтенном журнале дают представление о трудностях, которые были преодолены личным составом подводной лодки Трипольского с первого же дня похода.

«... Шторм, крен 28°. Корпус рубки, леера обмерзли льдом толщиною до пяти сантиметров, орудие превратилось в ледяную глыбу. Резина входного люка и комингс обмерзли, закрывание люка затруднено, приходится обкалывать. Лодка при погружении проскочила заданную глубину. Выйдя на поверхность для зарядки, она снова подвергается ударам шторма. В корме сорваны три, а в носу два листа палубного настила...»

На следующую ночь «... корпус рубки обмерз льдом до 6 сантиметров. Антенна обледенела и провисла. Рубочный люк ежечасно приходится освобождать ото льда».

«... на траверзе полоса льда, прямо по носу сплошной лед, вошли в ледяное поле».

В тот же день при всплытии вечером «шторм снова срывает три листа железного настила с палубы. Волны разбивают тузик, приводят его в негодность, и команда выбрасывает части тузика за борт. Ударами волны разрушена передняя часть ограждения рубки. Металлический козырек загнут к тумбе перископа. Смята правая часть выдвижного фальшборта...».

«... ледовая кора на лодке уже достигает 20 сантиметров».

Но люди, работавшие всю ночь на палубе, борясь с ледяным ветром и грозными валами, не помышляют об отступлении.

Плавающим льдом согнуло головку зенитного перископа. В тумане, в промозглой мгле, мешающей людям видеть друг друга, при непрекращающемся шторме, часами работают подводники, пытаясь талями выпрямить головку перископа. Это не удается, больше того, «... лопнула подъемная цепь командирского перископа; в среднюю втулку его тумбы проникает вода, она замерзает и распирает втулку; лодка совсем остается «без глаз». Но Трипольский, настойчивый большевик-командир, верен долгу смелого бойца Краснознаменной Балтики. Его решимость передается экипажу.

Сразу поступают три предложения: притереть втулку наждаком или стеклом, вращая перископ; приспособить воздушную дрель для расточки втулки наждачным камнем; расточить втулку резцом. Командир утверждает второе предложение. Инженер Свитин, старшина Сетько, моторист Алексашин начинают работать. Заводская работа в течение нескольких часов выполняется с помощью маленького ручного станка, помещающегося в кормовом отсеке. Втулка расточена, сделана новая цепь, и командирский перископ начинает действовать.

Как раз во-время. На горизонте показываются дозорные самолеты противника.

Утром следующего дня «на антенне вырастают ледяные сосульки длиной до полуметра. Сбить лед невозможно, потому что над палубой гуляет крупная волна. Околачивание с мостика не помогает. Рубочный люк приходится расхаживать непрерывно».

И, наконец, еще одна запись в вахтенном журнале: «Пурга. Замерзают трюмная помпа, колонка аварийного продувания носовой группы цистерн и водяная магистраль в районе центрального поста»...

Такая длительная борьба с почти арктической зимой в Ботнике нужна для того,

чтобы лишать белофиннов и их друзей с западного берега Балтики возможности совершать военные переброски.

Вот почему Трипольский покинул позицию только тогда, когда создалась такая ледовая обстановка, при которой возможность плавания исчезла даже для пароходов ледокольного типа. Стойкость экипажа С-1 и риск так долго находиться в море полностью оправданы достижением поставленной цели. Ни один транспорт не мог приблизиться к вражеским портам.

III

БОЙ С САМОЛЕТАМИ

Еще в мирной обстановке Трипольский готовил экипаж к возможности неожиданного удара с воздуха. Он приучал команду к отпору нападающему с воздуха артиллерийским огнем.

Прекрасная выучка артиллеристов Баканова, комендоров Сивогривова и Максенкова привела к победе подводной лодки над вражескими самолетами.

Товарищ Трипольский в этот день записал в свой дневник:

«Получаю приказание возвратиться в базу. Завтра трудный путь. Вижу веселые

лица Гаранина, Елисеева и молодого краснофлотца Воскобоева, первый раз в жизни вообще плавающего на корабле. Воскобоев прибыл из школы на нашу лодку за несколько дней до выхода. Хороший краснофлотец, очень просился в море, решил взять и не ошибся. Хорошо освоил свое дело, несет вахту самостоятельно.

Но в голове мысли совершенно другие. Я обдумываю, как лучше нам пройти опасное от мин место. Я читаю на лицах этих весельчаков, что они тоже имеют другие мысли, и я их разгадываю. Они думают: «а как поведет лодку наш командир». Решение принимаю обдуманно, знаю, что мне партия доверила корабль, людей.

Решил итти в подводном положении.

Рассвет. Погружаюсь. Иду 3 часа, пора всплывать и осмотреться. Пробую всплыть, — наверху лед. Прошел 10 минут, снова пробую, — лед. Пробую через каждые 10—20 минут, — все время лед. Наконец обнаруживаю — льда нет. Всплываю, оказываюсь в прогалине. Кругом лед. Принимаю решение итти в надводном положении. Штурман проверяет место нахождения подводной лодки. Исправляем курс.

Дизель работает малым вперед. Скорость небольшая. Лед 5—20 сантиметров. Приготовлена артиллерия. Все время про-

680
Центральной ВМБ

ворачивают комендоры штурвалы вертикальной и горизонтальной наводки, проверяют действие замков. Температура — 12°. Краснофлотец Костерной не дает орудию обмерзать. Ждем противника с воздуха и с моря.

Замечаем идущие на нас самолеты противника на курсовом угле 170° левого борта. Дается сигнал «артиллерийская тревога». Команда быстро занимает свои места.

— По вражеским самолетам огонь!

Трудная навигационная обстановка. Я слежу за движением корабля. Военком за стрельбой. Слева скалы, справа маяк. Глубины постепенно уменьшаются. Меткий огонь зенитного орудия. Один самолет сбит»...

Но эти скупые записи не передают всей напряженной обстановки сражения между почти неподвижной лодкой и самолетами.

Сначала находившиеся внутри лодки вдруг почувствовали резкий удар на верхней палубе, услыхали возбужденные голоса. Потом снова удар орудия распространился по лодке.

Звено самолетов ползло на высоте двухсот метров острым утюжком. Казалось, что парят ястребы, готовые броситься вниз на беспомощную добычу. Самолеты упали из туч с приглушенными моторами, и ухо-

дить под воду было уже поздно. Люди уже стояли по местам.

— Залп, — не опуская бинокля, скомандовал артиллерист Баканов, и белая вспышка огня и спокойный голос командира, приказывающего передать донесение о принятии боя с самолетами, все последовало как будто одновременно. Голоса людей странно звучали среди торопливых выхлопов дизеля и низких звуков самолетов, разошедшихся на разные курсы. Потом началась зенитная стрельба и раздались оглушительные взрывы бомб.

За головным самолетом разматывался дугою клубок сжатых холодом газов. Вдруг снаряд попал в цель, и в красной вспышке заколебались, закружились газовые струи. Самолет, с победным гулом летевший на лодку, покачнулся, скользнул на левое крыло и камнем пошел вниз, оставляя за собой след пламени и дыма.

— Один есть! — выкрикнул кто-то.

Военком Темнов быстро припал к пулемету.

Над головами подводников яростно ревели моторы другого самолета и какой-то затяжной птичий высвист. Пули щелкнули в козырек рубки. Пулемет выбивал частую дробь. С возрастающей скоростью шла зенитная стрельба.

На месте, с которого несколько минут перед тем Трипольский начал поворот, взметнулись фонтаны льда и воды. Второй самолет сбросил свой груз и, качая серебряными крыльями, торопливо уходил вверх, потом он описал кривую и медленно спланировал к дальнему ледяному полю, видимо в поисках своего боевого попутчика.

Так была отбита дерзкая попытка воздушного нападения.

— Меняем курс. Входим в тяжелый торосистый лед,—вспоминает Трипольский.— Лодка останавливается, пускаем вторую машину. Лодка медленно идет вперед.

Сегодня день жаркий, мы еще не узнаны. Идем ночь во льдах. Замаскировали лодку снегом, чтобы она была мало заметна с воздуха.

Вот вражеский прожектор щупает горизонт, но он не замечает низко сидящую лодку. Второй раз светит прожектор, но уже луч его не достает. Входим в плавающий лед. Начинаются новые сутки...

IV

В БАЗЕ

Через два-три дня после прихода в базу личный состав лодки приступил к испра-

влению повреждений, полученных в борьбе с ледовым и штормовым морем. Лодка ошвартовалась. Командиры и краснофлотцы в положенные часы учились и работали в лодке. В комплекте боевых листков можно прочесть заметки о вступлении в партию, деловую товарищескую критику, веселые карикатуры.

... А трудности и бои? Да, были и трудности и бои. Обыкновенно, как у всех. Все они, и командиры и краснофлотцы, были обрадованы и несколько удивлены, когда узнали, что правительство объявляет лодку краснознаменной и награждает личный состав орденами.

Краснознаменная лодка! Значит, надо быть бойцами, умеющими держать передовое место на флоте!

Об этом говорит на собрании военком Темнов, об этом говорит и командир лодки Трипольский.

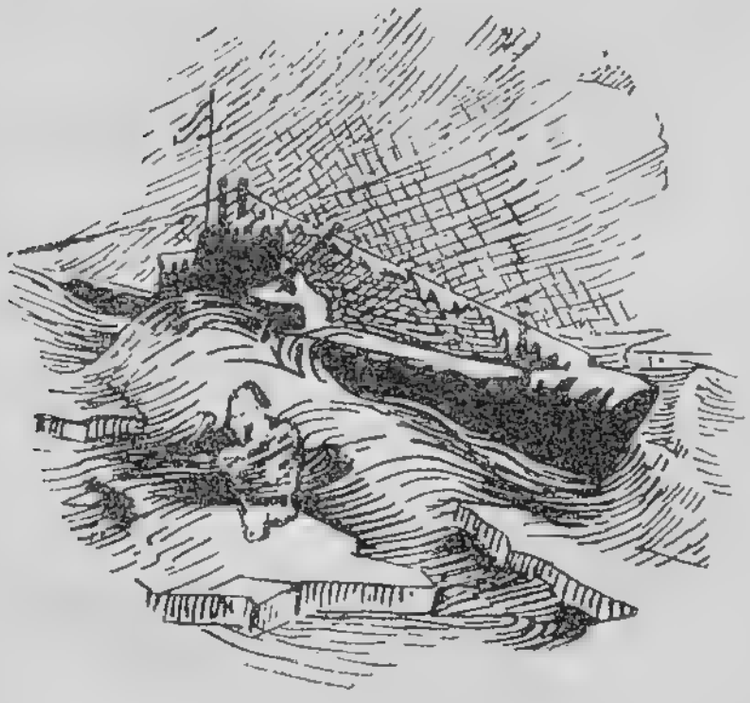
— Итак, товарищи, не увлекаться нашими достижениями, не кичиться нашим званием. Как большевики, мы должны ответить партии и правительству еще лучшей работой и действительно не иметь недостатков, — заканчивает свою речь командир, Герой Советского Союза Трипольский.

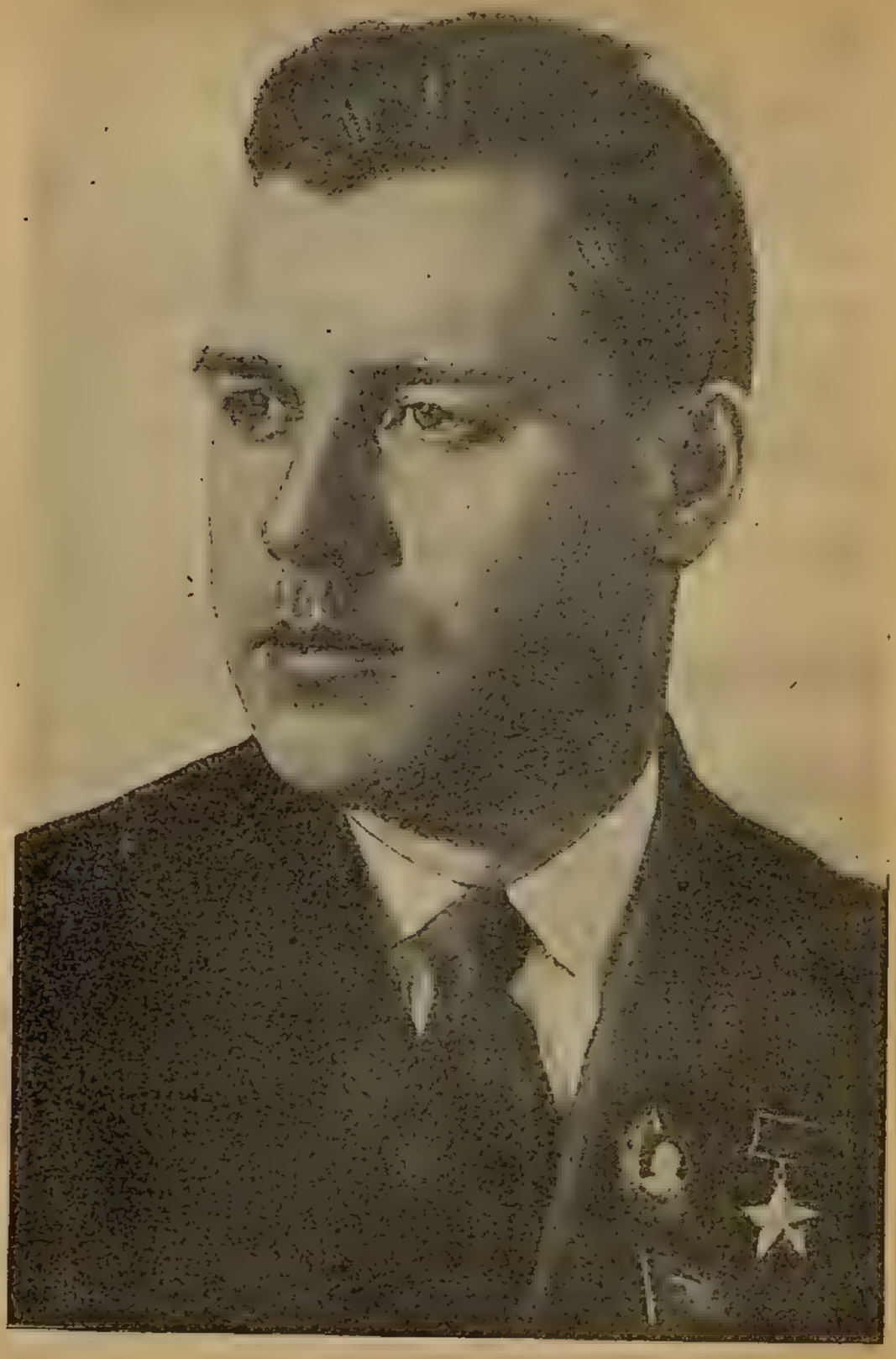
Потом он идет в свою базовую каюту и обдумывает короткую телеграмму на имя Сталина. Ему хочется сказать очень много, но в конце концов он ограничивается простыми словами. Он пишет, что будет громить врага в любом океане во славу Советского флота и могучей Родины. И, отправив эти скупые слова любимому вождю, он спешит на лодку делать свои будничные дела. У большевика-командира слова не должны расходиться с делом.

★

Ю. Инге

АНАТОЛИЙ КОНЯЕВ





*

С каждым днем ледяная пленка, затягивавшая гавани и бухты, становилась толще. Только вдали от берега море еще бушевало.

На Балтике была поздняя морская осень. Непрерывные штормы, вой ветра, заглушавшего хриплые гудки буксиров. Корабли действовали, несмотря на шторм.

Каждый день над морем слышались глухие раскаты залпов. Краснознаменный Балтийский флот громил береговые укрепления белофиннов.

Боевые припасы и снаряжение враги получали от «нейтральных» стран. Транспорт осуществлялся морским путем, обычно через Аландсгаф и Ботнический залив, замерзающие позднее Финского залива.

Подводной лодке Щ-324, находившейся в дозоре первой линии, было поручено обследовать этот опасный район Балтики.

Щ-324, шедшая в порт из дозора, переменила курс и направилась в квадрат, указанный командованием.

Командир лодки Анатолий Коняев не так давно вышел из комсомольского возраста, хотя был уже партийцем с семилетним стажем. Собственно говоря, средний возраст каждого краснофлотца и командира едва ли превышал четверть века, и это плавание для молодого экипажа являлось первым боевым крещением. Предстояла опасная работа, весь экипаж немножко нервничал.

Вскоре Щ-324 подошла к месту назначения.

В районе маяка «Б» море было бурно и неприветливо. Идя под водой, Коняев поднял перископ и, поворачивая его по дуге горизонта, пытался обнаружить привычный ориентир — пульсирующий свет маячных ламп. Но маяки уже несколько дней тому назад были потушены. Над морем висела кромешная тьма, лишь иногда сквозь разрывы облаков, как серебряные точки, возникали в линзах перископа звезды.

В такой темноте всплывать было безопасно. Коняев приказал продуть цистерны, и Щ-324 всплыла.

Свежий ветер едва не сбил с ног Коняева, поднявшегося на мостик. Командир

приник глазами к биноклю, но соленые брызги волн, попадавшие на стекла, почти не давали возможности осмотреть горизонт.

Становилось холоднее.

Корабли все реже появлялись в море.

Коняев крейсировал в устье залива, беспокоя «нейтральные» корабли с грузами для Маннергейма.

Завидев подводную лодку, «купцы» моментально ложились на обратный курс и полным ходом возвращались домой.

Когда радист принял депешу об официальном объявлении блокады, Коняев облегченно вздохнул: можно было перейти к активным действиям и не стесняться с «купцами».

Щ-324 находилась в дозоре долгое время.

Люди устали. Многие ходили пошатываясь от бессонницы. Коняев принял решение итти в базу.

После краткого отдыха Щ-324 снова в районе шхер. Нужно было разведать фарватер, нанести на карту минные поля, подводные камни и банки.

Коняев и штурман превратились в гидрографов: они форсировали узкости, наносили на карту мели, точно устанавливали местонахождение минных полей и все это передавали по радио командованию.

Перископ Щ-324 в любое время дня и ночи внезапно появлялся над поверхностью ледяного моря. Лодка всплывала у самых берегов противника.

Транспорты все реже и реже появлялись в узком проливе у Аландсгафа.

Погода свежела с каждым днем. Шторм в девять баллов уже не удивлял. Когда не было возможности крейсировать, лодка ложилась на грунт. На глубине тридцати восьми метров волнение немного утихало.

В часы пребывания на грунте жизнь на лодке принимала мирный характер. Военком проводил беседы; иногда забивали «козла».

Однажды после очередного всплытия выяснилось, что вышли из строя горизонтальные рули. Проверили систему, — все в исправности. Что же произошло?..

При осмотре, произведенном после всплытия, боцман Назаров доложил, что привод разорван, а соединительный болт, очевидно, срезан острым подводным камнем.

Коняев приказал боцману Назарову и мотористу Минофьеву исправить повреждения. Боцман и моторист, не обращая внимания на шторм, самоотверженно работали, и через час рули были приведены в порядок.

Шли в надводном положении, лодку невероятно бросало. Волны перемахивали через рубку, и вода сквозь горловину люка попадала внутрь.

В море появились первые пловучие льдины. От соприкосновения с металлическими бортами лодки они шуршали. Это была шуга, похожая на растопленный стеарин; при понижении температуры она застывала, образуя крепкий, ледяной покров.

Надвигалась суровая зима. Еще несколько дней и форштевень лодки уже не разрежет обступивший лодку лед.

У берега образовались торосы и полосы битого льда, преграждавшие путь.

Коняев настойчиво прокладывал курс. Настойчивость была основной чертой его характера. Еще в Казани, работая слесарем на заводе, он решил сделаться моряком во что бы то ни стало. Он учился на Волге управлению парусной шлюпкой, зубрил сигналы международного свода и азбуку Морзе.

Попав по призыву сначала в береговую оборону на форт «Красная Горка», Коняев не оставлял своего желания и вскоре добился перевода в плавающий состав.

Как подводник, он побывал на Черном море, участвовал в ряде походов на Балтике. Он стал опытным командиром.

Сейчас, проходя по заливу, забитому плавающими льдинами, он вспоминал советы А. П. Шергина, своего первого командира. Он направлял «на путь истинный» подводников, он учил их быть хладнокровными в самых сложных обстоятельствах. И Коняеву казалось, что именно сейчас, спустя многие годы после окончания военно-морской учебы, после обширной практики, он сдает экзамен на аттестат зрелости. Он словно собрал все свои силы, все свои знания для решающего ответа командованию.

Видимость понизилась до 0,5 кабельтовых. Радист Ступин принимал прогнозы синоптиков каждые полчаса. Сильная волна затрудняла ход лодки. Она все медленнее пробивалась сквозь тяжелую, застывшую воду.

Тринадцатое число принесло славу Анатолию Коняеву и всему экипажу Щ-324.

После ночных поисков противника лодка ушла под воду и подняла перископ. Днем оставаться на поверхности было опасно.

Квадрат, на котором находилась лодка, считался наиболее посещаемым транспортами.

Медленно поворачивая окуляр перископа, вахтенный всматривался в горизонт. Вдруг в зеркале окуляра, разграфленного

пунктиром, возникли небольшие узкие струйки, похожие на растекающуюся тушь.

— Дым на горизонте! — крикнул вахтенный, и по отсекам побежало, передаваясь из уст в уста:

— Дым на горизонте!

Взглянув в перископ на черные струйки, Коняев удовлетворенно произнес:

— Не дым, а дымы. Итти на сближение.

Предстояла «настоящая работа», которую так долго ожидали.

Вскоре Коняев определил, что в кильватерной колонне идут пять кораблей, а за ними, несколько поодаль, еще судно.

Первый корабль, мелкосидящий для торпедирования в шторм, представлял плохую цель. За ним шли три сильно нагруженных транспорта, потом канонерская лодка.

Коняев не отрывался от окуляра.

Картина ясна! Идет конвой. Караван транспортов под охраной.

— Шестой! Конечно, шестой! — вслух произнес Коняев. — Надо топить шестой!

— Так точно, — отозвался Тархнишвили. — Есть, топить шестой!

— Боевую тревогу! — приказал Коняев.

На мгновение, лишь на мгновение, Коняев подымает перископ. Лишнее время хода под перископом может оказаться роковым.

— Право руля! Курс двадцать пять градусов!

— Есть, право руля! Курс двадцать пять градусов! — отчетливо и громко повторяет рулевой.

Еще на мгновение поднимается перископ... Залп должен быть точным!.. Перископ убран...

Дистанция точная. Лодка на ровном киле.

— Залп! — командует Коняев и смотрит на часы.

Толчок! Из аппарата вышла торпеда, стремительно следуя к цели. Она была совсем близко от транспорта, ее заметили, но поздно. Корабль не успеет изменить курс.

Щ-324 погрузилась как раз в тот момент, когда ее обнаружил маскировавшийся за транспортами катер противника.

Как медленно идут секунды после выпуска торпеды!.. Кажется, что время замедлило свой бег. По всем расчетам скоро должен произойти взрыв.

В этот момент где-то над лодкой раздается глухой треск. Детонация усиливает звук, и создается впечатление, что кто-то швырнул булыжник в борт.

До командира доносится шум винтов корабля, проходящего над лодкой. Он

взглядывает на глубомер. Семнадцать метров. И тогда лодка вздрагивает от взрыва глубинной бомбы. Неприятельский катер начинает прочесывать глубину.

Коняев маневрирует под водой. Пройдя несколько сот метров на зюйд, он поворачивает на ост, потом снова зюйд...

Лодка кружится под водой словно в грозовых облаках, непрерывно извергающих гром. Механизмы бомб поставлены противником для взрыва на различных глубинах, и грохот раздается справа, слева, над лодкой, а временами где-то в стороне, ниже киля.

— Плохо бомбят, — замечает лейтенант Покровский, и финны, словно услышав это, бросают бомбы повышенного действия.

— Ого! — говорит Коняев.

Лодка сотрясается. Лампочки, мигнув красным отблеском, гаснут. Включается аварийное освещение.

Бомба! Еще бомба! Лодка накреняется, со звоном рассыпаются осколки лопнувшего зеркала.

Моторист рассеянно вытирает лицо грязной ветошью, потом проводит ею по рукоятке управления и снова вытирает пот.

Коняев напряженно следит за приборами, указывающими положение лодки.

— Принять в уравнительную!

Лодка уходит на большую глубину. Легкий толчок, и она касается неровного каменистого грунта. И даже на дне глухо слышится шум. Это винты финских кораблей, обыскивающих море.

— Взрыв глубинной бомбы с правого борта, — докладывают из носового отсека.

Шум винтов над лодкой постепенно стихает. Скоро он окончательно замолк.

«Только на минуту подняться, чтобы убедиться в торпедировании корабля. Взрыв произошел своевременно, цель была выверена. Не могло быть более удачной цели», — думает Коняев. Но подняться нельзя, хотя катера противника не дают о себе знать. На двадцати метрах глубины можно составить полное представление о разыгравшемся шторме. Лодку болтает, как пустую бутылку. Это не дает возможности убедиться в потоплении неприятельского корабля.

Через шесть часов Коняев отдал приказ о всплытии, но волна не позволяла открыть рубочный люк, и лодка снова легла на грунт, чтобы переждать шторм. Попытка подняться на поверхность через несколько часов опять не удалась. Шторм свирепел.

Прошло двенадцать часов. Еще двенадцать и еще... Надо всплывать! Больше здесь оставаться нельзя.

С двадцатиметровой глубины лодку вышвырнуло на поверхность. Дважды захлопывали волны открытый люк, и только в третий раз, поставив лодку в разрез волнам, Коняев убедился, что люк больше не захлопнет.

Грохот волн, свист ветра, пустынное разъяренное море. Двадцать один градус мороза. Но люди, широко раскрыв рты, вдыхали живительный свежий воздух. Теперь можно продолжать плавание, словно ничего не случилось.

Стоять на мостике совершенно невозможно. Коняева обдает волна, и вода моментально превращается в тяжелый ледяной панцырь, давящий на плечи и грудь. За двадцать минут черная шинель командира стала белой и несгибающейся.

Когда Коняев входил в отсек переодеться, несколько человек с трудом освобождали его от ледяной корки.

В поисках спокойной воды Щ-324 проблуждала всю ночь. Она опускалась на различные глубины, но везде было беспокойно. Шторм, бушевавший на поверхности, давал себя чувствовать и под водой. Снова двенадцать часов подводного плавания, двенадцать часов поисков безопасной подводной бухты!..

Коняев ни на минуту не покидал своего поста в боевой рубке. Вахта менялась каждый час, но он не уходил, следя за приборами.

С рассветом Щ-324 всплыла. Шторм утих. Представилась возможность определиться. Коняев взял курс к шведскому берегу, где, по его предположению, находился маяк. Кругом расстилался блинчатый с разводьями лед, переходивший в сплошной. До узкости, где надлежало крейсировать Коняеву, еще оставалось десять миль.

Краснофлотцы паяльными лампами отогревали приборы, смазывали механизмы орудий. Постепенно Щ-324 делалась боеспособной. Испытания не сломили воли команды, не спавшей несколько суток.

Коняев решил не задерживаться, но встретил тяжелый сплошной лед. Как итти? Подо льдом или лодкой проламывать ледяное поле? На поверхности можно обнаружить себя. Лодка, медленно передвигающаяся во льдах, представляла собою отличную цель для самолетов.

Коняев решил уйти под воду. Когда хотели всплыть, то над лодкой оказался слой крепкого льда. Коняев решил итти дальше вслепую. Проходя подо льдом между минных полей, он понял, что дальше двигаться нельзя. Застопорил ход, по-

гасил инерцию и осторожно начал всплывать, чтобы не пропороть рубку.

Потолок льда прежний, — не продавить. Коняев приказал продуть цистерны. Наверху раздавался глухой треск. Резонанс под водой особенно усиливался. Вдруг что-то звякнуло, словно разбили огромное стекло, потом донеслось шуршание распоротых льдин. Лодка вышла на поверхность.

Долго не могли открыть люк. Пришлось отогревать. Затем при помощи длинных брусьев его удалось наконец распахнуть. Все увидели рубку, заваленную глыбами льда, поднятыми лодкой при проломе ледяного поля. Толщина льдин доходила до двадцати сантиметров. Штурманское оборудование оказалось сильно погнутым, а некоторые приборы сорваны со своих мест.

Светила луна. Тихий ледяной простор чем-то напоминал степь. Казалось, что вот-вот звякнет колокольчик. Моря не было. Расстилалась бескрайняя снежная пустыня. Вся команда вышла на палубу очищать лодку от льда. Нос Щ-324 глубоко зарылся в нагроможденные торосы. С бортов стояли льдины, как барьеры.

Артиллеристы отколачивали ледяные глыбы от орудий. Замерзший перископ был похож на водосточную трубу.

Радист Ступин устроил из шеста и проволоки антенну. Наверное первая радиоустановка Попова была более совершенной, чем это первобытное походное сооружение.

— Ничего, — бормотал Ступин, — до порта хватит. Там приведем в порядок. Без связи лодка не может оставаться ни минуты.

Ступин, дуя на замерзшие руки, уходил в свою рубку.

Сигналы едва слышны. Он снова склоняется над аппаратурой. Звук усиливается. Какой-то часто повторяемый вызов на определенной волне привлекает его внимание. Радио работает. Ступин уже уверенно ловит волну.

— SOS! SOS! SOS!

Сигнал бедствия. Радист ловит эти лихорадочные вызовы, быстро записывает координаты гибнущего судна.

— Товарищ командир! Разрешите доложить: в семи милях на ост торговое судно затерто льдами. Просят помощи.

Нужно помочь, обязательно нужно помочь. Коняев сам хорошо понимает, что значит быть затертым льдами.

Однако сможет ли Щ-324 осуществить спасение гибнущего парохода? Коняев задумывается, взглянув на помятый корпус

своей всегда сверкающей и щеголеватой «Щуки».

Кроме того — время военное. Сигнал бедствия мог оказаться обманом! Известны случаи, когда неприятель пускался на всякие подлости. А потопить лодку при ее теперешнем состоянии нетрудно.

А если и в самом деле где-то недалеко гибнут люди? У них нет продуктов, пресной воды...

Советский моряк никогда не бросал на произвол судьбы корабль, потерпевший аварию, — об этом знает весь мир. Коняев сообщил по радио командованию о пойманных сигналах и вскоре получил разрешение оказать помощь.

— Пойдем на выручку,—сказал Коняев и приказал готовить лодку к походу.

После нескольких часов плавания увидели мачты парохода, едва заметные в сгрудившихся льдах.

— Держитесь! Идем на помощь! — передал Ступин пароходу.

История не знает случаев, когда подводная лодка, да еще поврежденная и покоробленная льдами, спасла бы погибающий корабль. Для того, чтобы рискнуть на такой смелый поступок, нужно обладать героизмом и гуманностью советских моряков.

А пароходику действительно приходилось туго. Плотный январский лед ежеминутно мог раздавить его.

Метр за метром Коняев приближался к пароходу. Поднялась пурга, понизилась видимость.

Щ-324 разрубила, наконец, последний барьер льда.

— Ура советским морякам! Спасибо!

С палубы спасенного парохода неслись приветственные крики. Коняев вывел судно к фарватеру, снова разбегаясь и тараня носом лодки ледяной покров. По радио он вызвал ледокол, чтобы тот встретил на пути спасенный пароход и довел его до гавани.

Щ-324 наконец могла заняться собой. Коняев, согласно полученной радиограмме, взял курс на ближайшую базу. Лодка подходила к порту. В морозном воздухе уже слышно было громыхание цепей на «Полярной Звезде», звуковые сигналы кораблей, стоящих у стенки. Корабли приветствовали героический экипаж Щ-324.

Но в порт входила, вернее вползала, гигантская ледяная ящерица, гигантское земноводное, покрытое ледяными щитами. Щ-324 больше походила на ископаемое животное, чем на подводную лодку.

Уже видны на палубе плавучей базы радостные лица комбрига, начальника политотдела, друзей.

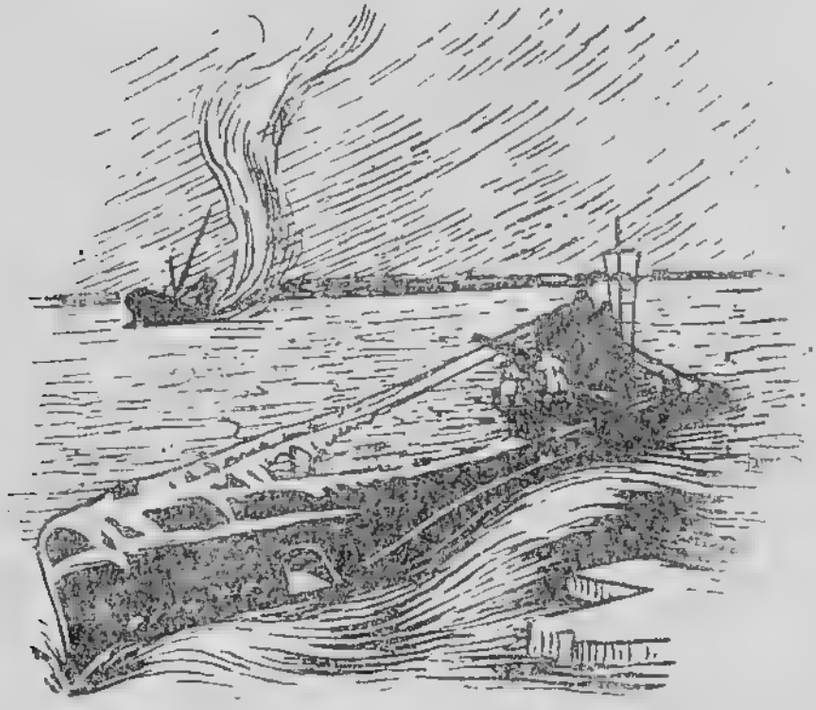
Коняев поднимается на борт базы, рапортует о прибытии.

Так окончился один из походов подводной лодки Щ-324 под командой капитана третьего ранга Анатолия Михайловича Коняева, награжденного званием Героя Советского Союза.

★

Ю. Инге

Федор Вершинин



На рассвете невдалеке от шхерной «опушки» Ботнического залива, среди клокочущих зимних волн, возник перископ подводной лодки. Некоторое время она двигалась в подводном положении, потом из воды показалась рубка и верхняя часть корпуса. Через горловину люка на мостик поднялся командир и поднес к глазам бинокль.

Волны хлестали через борта, рушились, образуя глубокие черные ямы, в ямах качались льдины. Ветер нестерпимо резал лицо.

Командир лодки Вершинин, осмотрев горизонт, сказал штурману лейтенанту Кошелеву:

— Здесь начинается наша дозорная служба!

Лодка заняла позицию в северной части залива. Южнее крейсировали лодки Коняева и Трипольского, блокируя

финское побережье. Предстояла серьезная работа. Враг пытался, пользуясь малоизвестными шхерными проходами Ботнического залива, доставить из иностранных портов военное снаряжение и боеприпасы.

Штурманская практика знает Ботнику, как водный бассейн, изобилующий неизученными и опасными зонами. «Банки», подводные острова, каменные гряды, вставшие среди глубоких обрывов, редкие места с указанием глубин — вот что представляет собой карта Ботнического залива.

С началом военных действий против белофиннов в заливе исчезли плавучие маяки, буи и знаки, потухли навигационные огни.

К естественным опасностям прибавилась еще одна: белофинны заминировали побережье, проход в Ботнику и установили дозор из сторожевых кораблей.

Иностранная пресса утверждала, что залив недоступен, и блокада, объявленная советским правительством, не даст ожидаемых результатов.

В морозную декабрьскую ночь, когда подводная лодка Щ-311 покинула гавань и направилась в зону, где продвигались белофинские военные транспорты, море в мелких местах уже начинало застывать.

Прохождение шхерного белофинского побережья с его минированными узкостями, пиками и скалами представляло в навигационном отношении больше трудностей, чем преодоление немецкими подводными лодками в 1914 году знаменитого Дуврского барража.

Щ-311 среди льдов, просто «на ощупь», вслепую, прошла сквозь шхерные щели, часть из них шириной от 80 до 100 метров, и вышла в глубокий тыл врага. Краткая запись в дневнике Вершинина дает представление о трудности похода в самом начале пути:

«8 часов. Холодное утро. Ветер, как иглами, колет лицо. Впереди минные банки, барражи, шхеры, а на карте — белое поле. Прочел метеосводку—ветер, шторм... Неутешительный прогноз.

В 8 часов 30 минут вышли из гавани. База осталась за кормой. Прошли первый десяток миль. Ветер все усиливается. Волны в бешенстве лезут на палубу. Накаты сильно бьют в рубку.

Погода все ухудшается. Итти дальше просто нет возможности. Новый сюрприз: волна оборвала антенну. Радист, несмотря на ветер и стужу, налаживает связь, рискуя сорваться в воду. Люди, стоявшие на верхней палубе, вымокли до нитки. Отдал

приказание надеть специальные костюмы, обернуть ноги в теплые портянки.

Лодка все больше и больше обледеневает. Облака заволакивают небо. Наступает первая балтийская ночь похода».

■

Всюду плотный торосистый лед, оказывающий сопротивление форштевню лодки. Но дизеля работают с предельной силой, и лодка, постепенно разрезая ледяной покров, идет по направлению к порту N, где скрывается военный корабль противника.

Вахта Вершинина длится уже тридцать шесть часов. Волосы на висках командира покрылись инеем, на глазах выступили слезы от резкого встречного ледяного ветра, мешающего наблюдать за горизонтом. Но положение ухудшается еще более, когда спадает норд-вест и залив заволакивается туманом. Ледяной покров твердеет с каждым часом. Остановки во время тумана опасны, так как борта лодки примерзают ко льду.

Вершинин получил приказ отыскать и уничтожить корабль противника, действовавший в квадрате, где крейсировала Щ-311.

Долгие поиски оказались безрезультатными. Корабль, опасаясь встречи с лодкой, укрылся в одной из финских гаваней и некоторое время не давал себя обнаружить. Лодка прошла уже большое расстояние, блокировала все фарватеры, но след вражеского корабля исчез.

Тогда Вершинин решил пробраться к месту стоянки белофинских кораблей. Он решил проникнуть в порт сквозь минные заграждения и неожиданной атакой уничтожить замаскировавшегося противника. Этот план был весьма рискованным, но иного выхода не оставалось.

Вершинин снесся по радио с командованием, затем приказал лодке погрузиться и взять курс к предполагаемому местонахождению противника. Начиналась наиболее ответственная часть плавания среди минных полей и шхерных рифов. Едва лодка ушла в воду и вступила в зону заграждений, как за металлической оболочкой послышалось шуршание тросов, удерживающих мины. В центральный пост из всех отсеков стали поступать тревожные донесения.

— С правого борта минреп!

— Впереди по курсу минреп!

Лодка вошла в барраж. За бортами ее десятки мин, готовых взорваться от малейшего соприкосновения с корпусом.

Минуты глубокого молчания... Неуместно громким кажется не только ритмичный шум электромотора, но и свое собственное дыхание. Внимание всего экипажа обращено на центральный пост, на командира.

Первая линия заграждений пройдена благополучно.

Вершинин отдал приказание — привсплыть. Он приник к перископу, но в линзе ничего нельзя было различить. Над морем клубился густой туман. Ориентироваться стало трудней. Через несколько минут сквозь туман проступила узкая полоса земли, возле которой виднелся силуэт вражеского корабля. Он находился на близком расстоянии. Успех атаки зависел от быстроты и четкости. Лодка поднялась на поверхность. Вершинин решил ударить прямо в лоб противнику. Орудия лодки повернулись к цели, и лишь только наводчик Петров доложил, что цель появилась на крестовине нитей, как лейтенант Силин поднял руку.

— За Родину! За Сталина! Огонь!

Грохот выстрела заглушил слова команды. Сквозь клубы дыма было видно, как взрывались снаряды на палубе неприятельского корабля. Черное лохматое облако затянуло горизонт. Корабль дал крен.

Раздались новые взрывы. Корабль противника погрузился в воду по мачты, а через несколько минут исчезли и они.... Так был отправлен на дно транспорт боеприпасов для армии Маннергейма.

В крохотной каюте Вершинина прохладно. Температура напоминает о том, что за металлической оболочкой корпуса зимняя стужа. Выдалось несколько минут для отдыха. Но Вершинин уже привык сопротивляться сну. Спать некогда. Нужно заняться изучением и проработкой на картах пройденного пути. Часть района уже изучена.

Вершинин наносит на белое поле карты черную точку. Это неизвестный доселе каменный риф, на котором были обнаружены развалины разрушенного финнами маяка. Вершинин наносит на карту линии минных заграждений, записывает глубины возможных путей в каждом квадрате. Каждый самый незначительный ориентир берется на учет. Командир с неослабевающим вниманием работает над практическими возможностями нападения на врага, чтобы в случае внезапной с ним встречи предугадать все варианты будущего боя.

Он чувствует сильную режущую боль в глазах.

— От снега, — приходит догадка. Еще бы! Ледяные сияющие поля утомляют зрение. Очертания земли, контуры мелких островов как бы утолщаются и двоятся.

Вершинин на минуту крепко сжимает виски пальцами, закрывает глаза... Прошло!

Еще будучи краснофлотцем-рулевым, он привык к самым неожиданным и суровым случайностям, которыми так изобилует работа подводника.

Вершинин всегда был аккуратным исполнительным моряком, выполнявшим все приказания командования своевременно и точно. Теперь этого же он требовал и от своих подчиненных, т. е. той же отчетливости и инициативы в действиях, той же виртуозности в сложнейших маневрах, которой овладел сам в школе подводного плавания, на практике. Он тщательно изучал историю иностранных флотов, историю русского флота, обогащая свой опыт, опыт современного советского командира теми тактическими приемами из прошлого морских кампаний, которые могли бы оказаться полезными и в настоящее время.

Сравнивая поход Щ-311 с действиями германских подводных лодок в войну 1914—1918 годов, он говорил товарищам:

— Нам приходится труднее. Лед и неизученность района делают поход очень

сложным. Именно поэтому мы и должны показать образцы работы в тяжелых условиях и доказать возможность автономного плавания.

Команда всегда чувствовала отеческую заботу своего командира, требовательного и строгого. Воентехник 2 ранга Шаблов пришел на лодку мотористом. Вершинин долго присматривался к этому молодому старательному парню и предложил ему остаться в кадрах. Шаблов согласился, и Вершинин послал его на учебу, но не терял из виду. Шаблова он предполагал по окончании курса взять обратно на лодку. И через некоторое время, встретив его уже воентехником, спросил:

— Шаблов, плавать вместе будем?

И воентехник радостно ответил:

— С вами, куда угодно.

Так изучая людей, Вершинин сколотил крепкий коллектив, на который можно было положиться.

Лодку начинает болтать. Вершинин откладывает карту и поднимается на мостик. Кругом тьма, только белые льдины маячат вокруг. Ветер усилился, и стало еще холоднее. Волны окатывают палубу, и нарост льда все утолщается. Итти все тяжелее.

Комендор Мищенко не покидает своего поста у орудия. Каждый момент можно

ждать боевой тревоги. Огонь нужно открыть немедленно, а между тем орудие обледеневает. Комендор сбивает ледок молотком, смазывает вращающиеся части орудия.

Вершинин отсылает комендора отдохнуть, но он отказывается.

— Вместе отдохнем, товарищ командир!

Вершинин не отвечает. Он, конечно, мог бы приказать уйти Мищенко, но не хочет обижать парня.

На вахте военком лодки Ворогушин. Вершинин вместе с ним изучает обстановку. Волны, перекатывающиеся через рубку, попадают за воротник. Китель и фуражка промокли. На лице командира появляются синие пятна. Лодка, похожая на плавучий айсберг, продолжает продвигаться вперед. Ударом волны разбивает стекла в иллюминаторе. Осколки стекла сыплются в разные стороны.

— У тебя кровь на лице, — говорит Вершинину военком, но Вершинин ничего не чувствует. Кожа на лице онемела. Ворогушин советует командиру пойти поспать. Он мягко настаивает на этом. Вершинин опускается в лодку, несколько человек помогают ему стащить набухшую и жесткую одежду.

У Вершинина есть сейчас немного времени для отдыха, но он наблюдает за людьми, работающими в отсеке.

— Нужно закрепить проволокой крышки горловин, — говорит Вершинин, — палуба сильно обмерзает.

Вахтенные моментально отправляются выполнять его приказание.

В маленькой кают-компании проводится беседа со свободными от вахты краснофлотцами.

Обстановка, в которой находится лодка, вызывает особый интерес к Гангутскому бою.

Внезапные сигналы боевой тревоги! Отчаянно дребезжат звонки. Командир уже в боевой рубке. Сигнальщик докладывает:

— Обнаружен корабль, идущий контркурсом.

Вершинин, зоркий и собранный, готовый к атаке, стоит в рубке. Пристальный взгляд его устремлен в темноту. Усталость исчезла. Сейчас в бой! Он отдает приказание орудийному расчету приготовиться.

Лодка пробивается сквозь льдины к коммуникациям противника. Сегодня, как и вчера, как завтра, предстоит еще не одна атака, не одна боевая тревога.

Щ-311 крейсировала у самых берегов противника. Белофинские укрепления и базы были совсем рядом.

Каждое погружение лодки становилось очень рискованным. Она могла взорваться каждую минуту на минном заграждении. Штурман лавировал, обходя многочисленные банки и рифы.

Обледенелая от носа до кормы лодка скользила между укрепленными островами белофиннов, оставаясь незамеченной.

Во время поисков фарватера лодка попала в освещенную луной часть горизонта и ее обнаружил финский военный корабль. Это произошло в районе барража. Вступить в бой с кораблем означало погибнуть, подорвавшись на минном поле. Вершинин отдал приказание срочно погрузиться и под перископом пошел за кораблем.

Один из фарватеров, таким образом, оказался обнаруженным. Командир Щ-311 пошел на форсирование барража.

Ботника в то время напоминала ловушку, закрытую минами. Нужно было проходить между рядами мин, под ними, что называется, «ползти на животе», минуя естественные заграждения — подводные камни и мель. Вершинин приказал приго-

товить аварийные средства. Лодка шла под перископом. И вдруг в линзах перископа появились очертания самолетов.

Подводная лодка ушла на глубину, изменила курс и через несколько минут всплыла. Не обнаружив самолетов, она снова погрузилась и вошла в барраж. Команда работала в полном молчании. Был слышен только равномерный стук машин.

Вдруг толчок. Лодка коснулась грунта. Надо брать левее и чуть привсплыть.

Снова толчок и неприятный шелест за бортами. Это грунт. Опять грунт!..

— Лодка не слушает руля! — доложил вахтенный командир.

Вершинин приказал устранить повреждение. Рулевой проверил привод. Где-то заклинило. Очевидно, от ударов о грунт. Краснофлотцы работали быстро, без единого слова. Они понимали каждый жест командира, готового лично притти им на помощь в случае каких-либо осложнений.

Он напряженно следит за работой своих товарищей, воспитанных школой подплава имени Кирова. Сколько раз на учениях приходилось им попадать в затруднительные положения, они всегда выходили с честью!

Сейчас большой поход. Сейчас важнее, чем когда либо, исправить повреждение.

Взгляд Вершинина ободрял краснофлотцев. Он словно говорил им:

— Ничего, ребята! Ничего! Все должно быть в порядке! Только действуйте спокойно. Лодка не должна лишиться управления!

И когда через несколько минут он спросил, как дела, то услышал четкий радостный ответ:

— Руль исправлен, товарищ командир!

*

На Щ-311, занявшей позицию в зоне блокирования белофинского побережья, вахтенные работали по очистке лодки ото льда. Сосульки свисали с антенны и блестели в лунном свете. Палуба стала вроде катка. Волны окатывали орудия, и вода мгновенно замерзала. Комендор Мищенко еле удерживался на скользкой обледенелой палубе, чтобы не сорваться за борт. Он, как и вчера, пытался смазать вазелином механизмы орудия, чтобы предохранить их от обмерзания, но несколько раз падал и едва не утонул.

Тогда он привязал себя шкертом к орудию и, цепляясь за него, привел механизмы в порядок.

В рубку поднялся кок Чесалин. Почти весь день он помогал артиллеристам, а в

свободное от боевой тревоги время успел приготовить обед для команды, но...

С мостика в рубочный люк опять ворвался сигнал тревоги.

Лейтенант Силин обнаружил неприятельский корабль, направляющийся в укрепленную гавань белофиннов.

Дав полный ход, Вершинин вывел лодку на боевую дистанцию и приказал открыть огонь. Над водой прокатился грохот. Еще залп! Наблюдатель сообщил:

— В борту вражеского корабля пробоина. В надстройках пожар!

Противник резко менял курс, пытаясь скрыться из радиуса обстрела, но Вершинин не отпускал его и шел сзади, не прекращая стрельбы. В шхерном лабиринте, хорошо знакомом штурманам белофинского корабля, началась погоня. Дизеля подводной лодки работали на предельном боевом режиме. Вражеский корабль беспрерывно осыпался снарядами. Он полным ходом спешил в гавань, оставляя в воздухе черный след дыма и пламени. Наконец ему удалось войти в прибрежную полосу льда....

Вершинин приказал:

— Самый полный!

Буквально через секунду слышен ответ:

— Есть! Самый полный!

Лодка, дрожа всем корпусом, рванулась вперед. Расстояние между ней и финским кораблем сокращалось.

Корабль опять в секторе обстрела. Разрывы снарядов ложились точно. Уже близок берег. Еще несколько сот метров, и корабль уйдет. Вершинин сам корректирует стрельбу.

Комендор Мищенко, мокрый от пота, несмотря на мороз, прилагает все усилия к тому, чтобы лишить вражеский корабль возможности двигаться.

Еще один залп...

Наводчик Петров ранен. На руке его выступила кровь. Вершинин вызывает смену, но Петров поднимает руку и шевелит пальцами в знак того, что он может продолжать стрельбу.

Еще одно точное попадание. Над кораблем взлетает яркооранжевый сноп пламени; корма внезапно дает крутой крен и затем погружается в воду. Противник уничтожен.

*

Из дневника Ф. Вершинина

«Погода резко ухудшилась. Снова ветер воет в антенне и обжигает лицо. За бор-

том. бушует море. Шторм 8 баллов. Ухожу на глубину 20 метров. И здесь болтает основательно.

Наше пребывание в этом районе причинило немало хлопот финской военщине. Движение кораблей стало меньше. В 22 часа потух последний маяк. Идем по счислению.

Днем стали появляться большие поля плавающего льда. То и дело корпусом рубки или перископом мы задевали глыбы, а тут, как на зло, ветер усилился. Вечером получили телеграмму. Нас поздравляли с новым годом.

За это время пять человек подали заявления о приеме в партию.

— В бой хочу итти коммунистом! В боях за родину не пожалею своей крови и самой жизни! — писали бойцы.

Какая сила вложена в эти слова! С таким народом нельзя не побеждать!

Мы уже можем подвести некоторые итоги дозорной службы. Немало лишений пришлось перенести за это время.

В течение девятнадцати суток люди не раздевались. Верхняя одежда, промокшая от бьющих через борт волн, не просыхала на краснофлотцах. Двое были ранены осколками стекол, одному повредило во время боя барабанную перепонку. Но ни

один человек ни на минуту не опоздал на вахту, не потребовал смены раньше срока. Люди нашей лодки — дружная боевая семья.

Лейтенант Силин был когда-то беспризорником. Расставшись с улицей, он поступил в техникум, а потом перешел в военно-морское училище; на Щ-311 он овладел тонкостями кораблевождения, и, когда он на вахте, командир может быть спокоен.

А Мищенко, веселый комендор Мищенко, сын рыбака, влюбленный в море, — еще недавно был учеником комендора. За этот переход он многому научился. В пятнадцатиградусный мороз он очищал и отогревал свое орудие голыми руками. Бегал в отсек и носил в чайнике кипяток на палубу, чтобы наладить вращение орудия.

Как-то я его спросил:

— Замерз наверное?

— Нет, не замерз. Хуже, если орудие замерзнет.

Хороший комендор!

У старшины-радиста Писанова дважды обрывало льдом антенну, однажды ее перебило снарядом. Балансируя на скользкой обледенелой палубе, он каждый раз быстро восстанавливал связь.

Погода стихла. Но весь залив покрылся льдом. Еще вчера мы здесь свободно плавали, а сегодня сплошное зеркало вместо моря. Термометр показывает пятнадцать градусов ниже нуля. Начали пробиваться в чистую воду. Снова погрузились. Всплыть невозможно — перископ царапает потолок льда. Но вот, наконец, вышли в «чистую» воду. Здесь только плавающие льдины. Хлопья снега бьют в лицо. Снегопад до того силен, что не видно ничего на несколько десятков метров. Маневрируем в подводном положении. Штурман Кошелев ведет корабль по счислению».

*

В три часа ночи вновь прозвучал сигнал боевой тревоги. Корабль, обнаруженный сигнальщиком, находился в нескольких кабельтовых от подводной лодки.

Вершинин намеревался атаковать корабль в надводном положении. В этот момент неприятель, заметив лодку, шедшую на пересечку курса, быстро развернулся и полным ходом направился к своему берегу. Белофинский корабль все время менял курс и делал зигзаги.

Орудийные расчеты у пушек. Наводчик Петров уже посадил противника на кре-

стовину нитей. Четко и безотказно работал пост подачи. Кок Чесалин подавал снаряды наверх к пушке. Шумно гудели дизеля, и плескалась вода у бортов лодки. Все смотрели на командира в томительном ожидании команды. И вот внезапно вздрогнули орудия, грохот сразу заполнил тишину моря. Снаряды бьют в цель.

Но противник еще в силах двигаться. Он может уйти! Ему нужно лишь несколько минут, чтобы укрыться в шхеры...

Лодка не изменила боевого курса, хотя вблизи таились каменные гряды.

И вдруг послышался громкий голос штурмана Кошелева.

— По курсу впереди банка! Справа банка!

— Лево на борт, — приказал Вершинин.

Подлодка быстро развернулась и прошла в нескольких десятках метров от острых подводных камней. Через несколько минут она снова легла на боевой курс. Теперь расстояние между ней и преследуемым кораблем сократилось. Вершинин снова отдал приказание стрелять.

— Попадание! — отметил сигнальщик.

Над кораблем противника взлетела вспышка пламени. Дым возникшего пожара окутал корабль.

Лодка уже настигала его, но враг, уклоняясь от атаки, спешил в свои воды. Медлить невозможно. Лодка рискует попасть под огонь береговых батарей белофиннов.

Но Вершинин ни в коем случае не хочет упустить врага. Несмотря на малую глубину этого района и опасный каменистый грунт, лодка срочно погружается и идет вперед, не изменяя направления. Для выпуска торпеды остаются считанные минуты. Аппараты в боевой готовности.

— Выхожу в атаку! — передал Вершинин приказание по переговорной магистрали.

А корабль уже недалеко от входа в порт. Через две-три минуты он скроется за береговым выступом, и торпедная атака ни к чему...

— Товсь!

— Залп!

Длинное стальное тело вырвалось из аппарата. Заработали винты торпеды, она устремилась в борт вражеского корабля.

Бойцы в напряженном ожидании переглядывались.

— Что же так долго? В чем же дело?

Но сильный толчок в лодке ощущается в ту же минуту. Отличная наводка и безукоризненное приготовление торпеды к выстрелу дали результат.

Торпеда пропорола носовую часть вражеского корабля. От взрыва он раскололся надвое.

Расстояние между мачтами увеличилось; казалось, что погибало два небольших корабля. Вскоре оба обломка исчезли в волнах, над ними еще виднелся дым. Корабль погиб у себя дома, в своей собственной гавани.

*

Во время своего похода Щ-311 потопила около 12 тысяч тонн груза, предназначавшегося для армии Маннергейма. Три транспорта с оружием, боезапасами и горючим для самолетов не пришли в белофинские порты.

Командир лодки Вершинин, награжденный званием Героя Советского Союза, не любит рассказывать о себе. Даже личный походный дневник его посвящен не записям о переживаниях и настроениях в тяжелом ледовом походе, а работе дружного боевого коллектива.

Можно привести много эпизодов из боевых операций подводной лодки Щ-311. Успехи не приходили сами собой. Они не случайны.

Прежде чем встретиться с врагом, мужественные моряки, бойцы и командиры подводной лодки Щ-311 еще в мирное время прошли десятки тысяч миль над водой, тысячи миль под водой. Днем и ночью, в тихую погоду и в ревущий шторм, они были в море, решая сложные задачи, подготовляясь к будущим боям.

— Сейчас наша лодка, — говорит Герой Советского Союза Вершинин, — вновь в полной боевой готовности. Бойцы и командиры по первому зову партии и правительства готовы ринуться в бой и громить врага в его же водах, сражаться в любых условиях во имя родины и великого Сталина!

★

Е. Лаганский

ИВАН РОМАНЕНКО

Война в разгаре.

От здания штаба истребительной авиачасти, в котором живет орденоносный командир ее Иван Георгиевич Романенко, до высокого белого дома начсостава, где обитает его семья, — минут десять ходу. На дороге суровая зима разметала высокие снежные сугробы. В серые, дымчатые, нелетные дни Иван Георгиевич шагает или в штаб авиагарнизона, или в столовую, или домой на полчасика.

Но в ясные, морозные дни — путь у Ивана Георгиевича только один: на аэродром, к зеленоватой палатке подразделения или к командному, бетонированному пункту части, глубоко зарывшемуся в мерзлую землю. Снаружи — лютая стужа, а внутри пункта — теплый свет, мягкие диваны, столы и жаркая, уютная печурка.

Дома редкому гостю всегда рады жена и ребята — двухлетняя Валя и четырехлетняя Женя. Заслышав в передней знакомый звонок, белоголовая детвора кидается туда вперегонку и бестолково вертится под ногами отца. Захлебываясь, вперебивку, они спешат доложить о важнейших событиях их жизни, о всех обидах и о всем пережитом за время разлуки. Отец умело водворяет порядок: маленькую шуструю Вальку вскидывает крепкими руками к самому потолку, Жене сует в руку плитку шоколада. Спустя минуту в соседней комнате она деловито собирает стулья под «Красную стрелу», ей хочется прокатить в Москву любимейшего из всех пассажиров. Она очень торопится с отъездом. А пассажир уже искоса поглядывает на ручные часы, готовый, как она знает, в любую минуту отбыть в ином направлении.

Несколько позже, когда майор, вернувшись в штаб, продолжает работу или ведет беседу с кем-либо из подчиненных, вдруг раздается звонок телефона.

— Майор Романенко слушает.

Но в телефон, вместо суровой, мужской речи, доносятся пискливые не вполне разборчивые детские слова и жалобный плач. Майор выясняет, что «Валька не берет би-

лета, а «машинист», она же — единственный «кондуктор», она же и «проводник поезда», — не намерен возить «зайцев», хотя бы из числа близких родственников».

Майор улыбается.

— Евгения Ивановна, сегодня уже поздно, я отменяю поезд на Москву, — говорит он. — Завтра? Ну завтра — другое дело. Завтра, пожалуй, я и сам охотно поеду.

Авторитет командира Романенко так же непререкаем в семье, как и в подчиненной авиачасти, «поезд» немедля снимается с графика.

А в жарко натопленном кабинете майора еще долго горит ослепительный свет и до поздней ночи звонят телефоны.

Где бы ни находился Иван Георгиевич — с ним книга. Книга — его постоянный спутник. Глядя, как он лихорадочно глотает страницы на ходу, в столовой, за обедом, в машине — кажется иной раз, что если б она не уменьшила некий, пусть ничтожный вес боекомплекта, майор Романенко брал бы ее с собой даже в самолет. Думается, что этой неутомимой, никогда ненасыщаемой жаждой к чтению майор Романенко возмещает свою общеизвестную скупость в словах, свою нелюбовь

к пустым незначащим фразам. Книжная слабость майора—естественный выход из другого неудовлетворенного чувства. Он любит театр.

Влечение к театру неслучайно.

Сын рабочего мукомола из Суджи, Курской области, Романенко еще подростком, окончив семилетку, занимался в профтехшколе и одновременно с этим усердно занимался в драмкружке. Зрители и товарищи по кружку предвещали двадцатилетнему парню сценическую карьеру. Действительно, год спустя Иван Георгиевич Романенко, арматурщик на строительствах Сталинского сахарного и Краматорского машиностроительного заводов, уже работал, как актер, в Харьковском передвижном рабочем театре, и ему казалось, что судьба его определилась.

По призыву 1930 года Романенко был назначен в Одесскую авиационную школу. Это смягчило разлуку с любимым театром. Стать летчиком!.. Соколом парить в небесах...

— Ведь о большем я и думать не смел, — вспоминает Иван Георгиевич.

С волнением он мчался в Одессу. Он видел себя уже в форме советского летчика, в кабине самолета.

Потянулись близкие, памятные места. Вспоминалось детство, юность, школа. Свернуть, что ли, в родные Лохвицы? Хоть на денек... Сладко защемило сердце от одной мысли повидать родных и друзей далекого детства. Нет, нет. В Одессу! Ни часа отсрочки! В школу пилотов!

Наконец, желанная Одесса! И вдруг— разочарование. Вместо романтической летной школы — обыденная стрелковая охранная рота при ней. Ну, что ж... И здесь работа, и здесь служба в Красной Армии.

Романенко понял, что, не воспитав в себе самом дисциплинированности, твердой воли и упорства, настойчивости, не покорив себя, он не покорит и воздуха. О воздухе же он никогда не переставал мечтать.

Полтора года прослужил Романенко рядовым красноармейцем. Помимо службы, он вел большую культурную работу, как по библиотеке, так и по художественной самодеятельности... Он — и затейник, и организатор красноармейского досуга, он же исполнитель частушек, и даже артист драмкружка.

В 1932 году Романенко подал докладную о приеме в ту же одесскую школу. Его приняли. С первых же дней учебы он почувствовал, что выбор профессии как

будто сделан удачно. Мечта претворялась в жизнь.

Еще в Лохвицкой семилетке Романенко выделялся своими способностями и усидчивостью. И здесь в летной школе он вскоре выдвинулся в ряды наиболее способных. Раньше других получил он и самостоятельный вылет. С каким волнением и в то же время уверенностью ждал он этого знаменательного в жизни каждого летчика дня. И этот день наступил — солнечный, ясный, погожий!

В 1933 году Романенко был выпущен из Одесской школы со званием младшего летчика. За успешное окончание школы получил первую свою награду — именное оружие.

Курсы командиров звеньев на солнечном юге, а за ними — командировка в Балтику. Здесь его вторая родина, здесь он вырос и сформировался, как образцовый командир и отличный летчик. Знание любимого дела, профессиональное мастерство сделали его имя популярным в морской авиации.

На Балтике майор Романенко получил и боевое крещение.

Командир звена, командир отряда, командир эскадрильи — таков путь Ивана Геор-

гиевича на Балтике. Его авиачасть получила новые самолеты. Их нужно сперва изучить самому, а затем уже передать свой опыт летчикам. И то и другое подвигалось быстро, без аварий. Жалеть себя некогда. Приходилось вылетать раз десять за день.

Самоотверженная работа майора Романенко была оценена по заслугам: за образцовую, безаварийную боевую подготовку молодежи правительство наградило его первым орденом Красной Звезды.

*

Боевые летные дни.

Вдали над невидимым полем аэродрома раздается в воздухе короткая, глухая пулеметная очередь, слышен могучий рев моторов. По темному небу скользнет и погаснет искристый след трассирующих пуль. Это мотористы, оружейники и техники готовят самолеты и оружие.

Подъем! Летчики-истребители сбрасывают одеяла. Первая мысль — о погоде. Кое-кто налегке выбегают из помещения, запрокинув головы, вглядываются в предутреннюю мглу. Снежная пороша серебрит непокрытые головы. Низко плывут тем-

ные облака. С досадой и огорчением думают летчики о потерянном дне.

В зеленой палатке первой эскадрильи идет чистка и смазка вооружения, разложенного на столах. Летчик Власенко, низко склонившись над столом, старательно выводит на большом чистом листе бумаги очередной номер «Боевого листка». В стороне, вокруг комиссара эскадрильи Жарникова, собралась группа летчиков.

Промороженная насквозь холщевая дверь палатки распахивается, чтобы впустить воентехника, забежавшего на минуту погреться у жарко натопленной печурки. В ожидании боевых распоряжений летчики беседуют о качестве вновь прибывших машин, о вчерашнем воздушном бое, о свойствах английских «Спитфайеров», «Бристоль-Бульдогов» и «Фокеров».

Тревога!! Тревога!! К самолетам! Все готовы: теплые меховые комбинезоны, светлые пыжиковые унты надеты еще в кубрике. Нахлобучены шлемы. Огромные кожаные рукавицы до локтей зажаты в руках. Остается лишь смазать жиром щеки, нос и лоб. Но это — в самый последний момент.

Снова распахнулся обледенелый полог палатки, вошел майор Романенко и сразу приступил к делу.

— Сегодня летим. Боевое задание—найти и подавить зенитные точки на Бьеркэ.

Майор развернул на столе карту и, вычерчивая на ней карандашом путь самолетов, указал цели и подробно объяснил задачу эскадрильи. Молча и внимательно слушали летчики распоряжения и указания к предстоящему бою. Нельзя ничего упустить из слов опытного и предусмотрительного командира.

До рассвета есть еще время заключить между собою социалистические договора на лучшее выполнение задачи.

Где-то в глубине поля возникает рев. Призрачными силуэтами, в белых клубах снежной пыли, поднялась группа скоростных бомбардировщиков и растаяла в серомолочном тумане низких облаков. Совсем близко, с командного пункта, в тусклой снежной пелене сверкнули красная, а за ней зеленая ракеты — взлетать подразделениям капитанов Каменского и Лучихина. Оба — испытанные летчики и командиры. Майор мог бы спокойно доверить им проведение боевой операции от начала до конца. Но может ли он оставаться на земле, когда его часть идет в бой. Стремительным шагом Романенко направляется к своему «ястребку», взмывает в воздух.

Над бывшими финскими островами Сескар и Лавенсаари в безветрии нависли столбы дыма: хорошо поработали бомбардировщики. Левее, с высоты 300 метров, видно, как на восточной окраине острова Гогланд в полном порядке высаживается десант. Кружа над островами, ловко маневрируя, временами прячась в облаках, майор Романенко высматривает хорошо замаскированные зенитные точки врага, чтоб обрушить на них всю огневую мощь своего отряда. Враг притаился и умолк. Но майор умеет выкуривать хищника из норы.

Перейдя на бреющий полет, Романенко летит над подозрительным районом. Соблазн слишком велик, и враг, в погоне за «легкой» добычей, открывает огонь. Этого только и надо было майору: зенитки обнаружены. Выведя отряд в безопасное место за облаками, перестроившись, он ведет машины в атаку. С высоты они несутся огненным вихрем прямо на цель. Слева, сверху, снизу — ватные шапки шрапнельных разрывов. Беспорядочный, торопливый, управляемый уже дрогнувшей рукой, вражеский огонь не может остановить или отвести удар. Один за другим

входят самолеты в пике. Неожиданно заговорила в несколько пулеметных голосов церковная колокольня. Романенко, заметив огненный след трассирующих пуль, вместе с одним звеном, устремляется к предательской церквушке. В четком просвете колокольных арок он ясно замечает силуэты людей и пулеметов. Одна огневая струя — и все затихло. Тем временем капитаны Лучихин и Каменский прикончили своего противника, и майор Романенко, собрав отряд, повел его к северной оконечности острова.

По берегу тянулись низкие каменные строения. По всем признакам — военный городок. Именно отсюда вели белофинны сильный зенитный огонь. На этот городок и обрушился Романенко. Восемь раз водил он свою группу в атаку, переходя в пике с малой высоты и выравниваясь у самой земли.

— Я, — рассказывал позднее Иван Георгиевич, — бывал иной раз так близко от живого врага, что видел даже блеск офицерского оружия.

Один момент казалось, что все кончено, что территория острова очищена от врагов и что можно с чистой совестью возвращаться домой. Но вдруг на западе внезапно ожила лесная опушка: на ней

вспыхивали выстрелы, передвигались люди. Здесь неприятель отражал натиск красного десанта. Романенко бросился на помощь и мощным огнёвым потоком «охладил» пыл врага. Вскоре опознавательный знак на прибрежном песке сигнализировал полное поражение неприятеля. Так блестяще завершился штурм отважных «ястребков» майора Романенко.

❖

Февраль был суров, он отличался стужей. Но за частые солнечные, летные дни летчики прощали ему и сорокаградусные морозы и невероятно тяжелые условия, в которых техническому составу приходилось готовить боевые самолеты.

В начале февраля, глубоко зарывшись в полутораметровую бетоностальную броню ДОТ'ов, белофинны из последних сил подпирали фронт у крепости Койвисто и южнее у деревни Муурила. Немало надежд возлагали они на укрепленный остров Койвисто (Бьеркэ).

Необходимо было подавить огонь противника как на самом острове, так и на близлежащей территории крепости Койвисто. Тем самым нашим сухопутным частям на левом фланге Выборгского на-

правления облегчалась задача фронтального удара по белофинской укрепленной линии.

В морозное раннее утро звонок вызвал майора Романенко к телефону на командном пункте аэродрома. Начальник штаба авиасоединения передал ему боевое задание: двум эскадрильям истребителей вылететь на подавление зенитно-пулеметного огня в южной оконечности острова Бьеркэ и обеспечить действия вылетающей туда же бомбардировочной авиации.

Через несколько минут Романенко уже отдавал приказы командирам эскадрилий— капитанам Лучихину и Каменскому. Все трое низко склонились над распластанной на столе картой. Иван Георгиевич разъяснял им обстановку. Он говорил так ясно, так исчерпывающе, что у них не возникло никаких вопросов. Все трое давно знали друг друга. Боевое содружество, взаимное понимание, дисциплина и доверие не требовали ни лишних слов, ни дополнительных вопросов.

Каменский шел на остров, а Лучихин — на крепость.

Точно в указанное время серебристые машины распрощались с застывшей землей, чтобы там, в голубоватой выси, попасть в объятия еще более жестокой сту-

жи. Описав круг над полем, они легли на боевой курс. Впереди группы спокойно и уверенно вел свою машину майор.

Десять-пятнадцать минут, и впереди по курсу на однообразной белой пелене показались туманные силуэты побережья.

В распоряжении командира группы оставалось полчаса до прихода наших бомбардировщиков. За это время нужно было успеть сделать пять-шесть заходов — атак, обнаружив предварительно укрытия врага и его огневые средства. Из группы выделилось демонстративное звено. Развернувшись широким фронтом, оно понеслось к противнику на малых высотах. Но белофинны, познав из предыдущей практики всю горечь этой призрачной приманки, не поддались на удочку и упорно молчали.

В паре с командиром отряда шел его достойный помощник, капитан Кондратьев. Сегодня он совершал свой первый боевой полет. Осторожно вел майор Романенко своего помощника по району, где предстоял жаркий бой. Он знакомил Кондратьева с обстановкой. Летели низко, бреющим полетом. Дважды прочесали южную оконечность острова. С воздуха отчетливо были видны темнеющие на снегу тропинки. По этим признакам наши летчики

определили местонахождение притаившихся зенитных точек.

Наметив цель, майор Романенко вместе с капитаном Кондратьевым пошел в атаку. Стремительно входили самолеты в пике, трижды набрасываясь на противника. Из пике выходили также на огромных скоростях. Однако в четвертую атаку пойти Ивану Георгиевичу не удалось. По выходе из третьего пике он ясно почувствовал толчок в самолете, вслед за этим ощутил в моторе какое-то легкое торможение.

Проверив, он увидел пробитые проводники коллектора зажигания. Резко снизилась мощность мотора, и на следующую атаку уже нехватало скорости.

— Обойдется, — решил Иван Георгиевич. — Дойду на малой высоте. Лишь бы не заглох...

Огляделся. Обстановка невеселая: весь видимый горизонт — в мелких, плавающих льдах. А к Сескару — чистая вода и сало [1]. Романенко решил итти по кромке прибрежного льда за линию фронта. Покидая поле боя, он видел, как капитан Кондратьев продолжал в одиночку атаки.

---

[1] Ледяная каша.

Увлекся ли он боем или мстил за подбитого начальника?

Майор Романенко шел километрах в полутора от берега. Белофинны открыли сосредоточенный огонь по подбитому самолету.

— Огонек был дохленький, — с веселой усмешкой вспоминал впоследствии майор, хотя разрывы виднелись кругом.

И все же один снаряд рванулся под самым хвостом, крепко качнул машину, оставив на плоскостях рваные пробоины.

Однако советский мотор все-таки еще тянул! Справа в стороне Сескара в белесой дымке залива выплыл контур нашего корабля. Резкий поворот — и майор меняет курс на корабль.

— Не дотяну — так сяду на воду. Спасительная резиновая капка[1] поддержит, пока с корабля не подберут, — рассудил Иван Георгиевич. — А дотяну — пойду дальше на траверз Сескара.

Все идет благополучно. Вот уже корабль позади. Мотор не подкачал. Правда, вначале Романенко опасался другой беды — пробоины в баках, но, взглянув на указатель, убедился, что бензин не уходит.

---

[1] Спасательный надувной пояс.

В поведении мотора — попрежнему ничего угрожающего. Романенко отказался от первоначального решения и лег курсом на другой корабль, показавшийся тем временем по ту сторону острова. Миновал и его. Могли ли тогда догадаться на корабле, что идущий мимо, ниже клотиков их мачт, самолет подобен тяжело раненной птице. Теряя последние силы, тянется она к родному, близкому гнезду.

Только ли профессиональная гордость не позволила Романенко садиться на Сескар или вблизи своих кораблей? Разумеется, нет. Ведь посадка вдали от собственной базы, а тем более на воду, связана с затратой времени, хлопот. Спокойнее, приятнее опуститься на свой аэродром. С радостным чувством пролетел Романенко над Копорской губой. Сплошной неподвижный лед! В случае чего, здесь даже не трудно сесть «на брюхо». Но в этом не было надобности, мотор продолжал вести себя «прилично».

Вспоминая позже об этом эпизоде, Романенко неизменно прибавлял с чувством гордости за свою машину.

— Как только сел у себя, дома—мотор сразу заглох. Ведь до чего толковая машина!..

В конце февраля Романенко получил новое задание — итти на станцию Инкеройя и обеспечить нашим бомбардировщикам спокойную работу.

Мороз! Солнце! Хорошая видимость! Романенко ведет эскадрилью Каменского и звено Никитина.

Точно, по расписанию пришли к цели, а бомбардировщиков все еще нет. Походил минут десять на воздушном «рандеву» [1]. Своих не видно. Что делать? Не ходить же зря, пока горючее не израсходуешь? Романенко с группой решил выполнить запасное задание, связанное с важным железнодорожным узлом Коувола. Собственно не станция Коувола интересовала майора, а близкий к ней аэродром Ути, да еще соседнее озеро Халкаярви. Было известно, что противник соорудил на нем зимний аэродром.

Внизу расстилались лесные массивы. Вот показалась между ними снежная проталина Ути. С воздуха стали заметны очертания приземистых ангаров. Из одного, темным червячком, вырулил «Фокер» и, быстро взлетев, дал «драпа». Романенко

[1] Назначенное место встречи.

помахал крыльями, сигнализируя Каменскому. Но тот не заметил сигнала. Однако помощник командира эскадрильи старший лейтенант Казаков понял это приказание и на полном газу погнался за вражеским «Фокером». «Разговор» завязался на высоте в три тысячи метров. В этот момент Романенко увидел, как из того же ангара выкатились еще три «Бристоль-Бульдога». Видимо, они услыхали шум наших самолетов и поспешили по тревоге покинуть свое опасное убежище. «Бульдоги», набрав высоту, очевидно приготовились к встрече с нашими бомбардировщиками. Благодаря дымке и большой высоте отряд Романенко находился вне видимости противника.

Майор с Казаковым ринулись вниз, наметив каждый по одному из «Бульдогов», реявших в засаде. Противник был нешуточный — биплан, вооруженный четырьмя пулеметами. Романенко атаковал сверху свою жертву и с первого захода прострочил ее от мотора к хвосту и обратно. Казалось, что биплан застыл на мгновение в воздухе, потом плавно лег на крыло, перевернулся на нос, полуштопором тяжело скользнул вниз и воткнулся в землю. Тогда Романенко снизился и, сделав круг над сбитым английским истребителем, «на

всякий случай» выпустил в него еще дополнительную очередь.

Поднявшись, он стал искать своего спутника Казакова. Сверкало ослепительно холодное солнце. В глазах искрился снег на ледяной равнине. Слева на серебристой машине горделиво шел Казаков. Еще выше, в боевом строю, Никитин и Каменский. Все налицо! Легко и радостно стало на сердце командира Романенко.

Романенко рассказал Каменскому, какую добычу тот упустил на Ути. Каменский всю ночь не спал от огорчения. Зато на следующий день он с лихвой вознаградил себя, сбив на взлете в том же Ути три «Бульдога», один бомбардировщик «Бристоль-Бленхейм» и один «Фокер».

Узнав от возвратившегося Каменского о крупном его успехе, Романенко с разрешения командования в тот же час с двумя звеньями снова помчался на озеро Халкаярви. Несмотря на тщательную маскировку, он заметил у лесистого берега озера шесть самолетов, готовых к взлету. Не дав опомниться врагу, налетела семерка Романенко и разнесла вражеские самолеты. Ни один не ушел. В итоге, за день — одиннадцать уничтоженных машин противника!

Белофинны решили отомстить. Не поленились и собрали в кучу все разбитые машины. С наивной простотой «замаскировали» их для виду на озере Халкаярви. Расчет несложный — придут большевики, увидят легкую добычу. Бери голыми руками. А тут-то и заговорят пристрелянные и припрятанные поблизости в лесу зенитки!

Через несколько дней на очередную ревизию озера прилетел Романенко. Увидев любезно приготовленных «покойников», он деловито подсчитал, — одиннадцать. «Да, те самые! Все знакомых марок: двое «Фокеров», один бомбардировщик и восемь «Бульдогов» — не придерешься. Счет верен!»

— До свидания! Не вышло! — сказал, смеясь, Иван Георгиевич и улетел.

Не мало в этот день веселились наши летчики над провалившейся ловушкой белофиннов.

*

В первых числах марта потеплело. Дела на фронте шли хорошо, близилась неизбежная развязка. В эти дни маленький затерянный среди шхер финский островок Хоувари оказался в центре событий. Он

переходил из рук в руки. Наконец его захватила рота красноармейцев. К вечеру этот островок с горсточкой храбрецов был окружен значительными силами белофиннов.

Бойцы сидели двое суток, окруженные врагами. Боеприпасы были на исходе. Иссякло продовольствие. Белофинны атаковали островок, но наших трудно было застать врасплох. Противник получил крепкий отпор. Но все же положение осажденных оставалось тяжелым.

Тогда командир обороны района комбриг Григорьев вызвал майора Романенко и приказал ему: оказать немедленную помощь осажденным силами морской авиации.

— Обстановка, — разъяснил комбриг,— простая: на острове наши, а все, что вокруг, — белофинское. Бейте!

Романенко собрал своих испытанных боевых друзей — капитанов Кондратьева и Каменского. Основная трудность — отсутствие видимости. Непрестанный снегопад, низкая облачность. Но выбора не было. Пошли! Впереди — майор. За ним, впритирку, Кондратьев и Каменский. Шли бреющим полетом и так низко, что не раз у этих бесстрашных людей возникала тревожная мысль: не стукнуться бы о высокие торосы!

От Лавенсаари до острова Соммерс шла шестовая телефонная линия. По невысоким палкам, воткнутым в снег залива, нащупывали линию полета. Бесконечными казались в воздухе эти три-четыре минуты, отделявшие острова друг от друга. А Соммерса все не было видно. Наконец внезапно показавшийся из серой мглы остров рассеял последние страхи. У Соммерса, по курсу, вырисовался и наш сторожевой корабль! На нем стояли мачты с радиоантеннами. Не зацепить бы!

Положение летчиков усугублялось еще тем, что обильный снег доотказа забил трубки Пито, определяющие скорость полета. Поэтому, не зная точно скорости, трудно было определить и пройденный путь.

За Соммерсом кончалась шестовая линия. Дальше, до самого Хоувари, можно было кое-как ориентироваться лишь по наезженной в снегу дороге. По ней, во время боев у Хоувари, подвозились как боеприпасы, так и продовольствие. За Соммерсом погода улучшилась. Километрах в 20—25 выплыл, наконец, темным овалом Хоувари. Смело ринулись на остров, пересекли его и только затем, развернувшись, легли на обратный курс над заливом. Враг беспечно расположился прямо на

льду, радостно наблюдая за приближающимся звеном. Белофинны привыкли к частым полетам своих самолетов в этом районе. Однако ближайшие минуты принесли им горькое разочарование. Романенко открыл ураганный огонь по группам белофиннов. Осаждающие в панике рассыпались по льду залива, укрываясь среди торосов. Многие бросились бежать к ближайшим островкам. Уверенно и методично с высоты 50—60 метров звено Романенко расстреливало растерявшегося противника. Красноармейцы, увидев помощь, покинули свое убежище на Хоувари и вышли на лед— добивать врага. Дело, так успешно начатое майором Романенко, было не менее успешно завершено осажденными. Вскоре лед был усеян телами убитых и раненых белофиннов.

Через несколько дней майор Романенко встретился с капитаном Сорокиным, пережившим вместе с ротой осаду Хоувари.

Сорокин порывисто кинулся к майору Романенко, протягивая обе руки.

— Я — Сорокин. Сидел «в мешке» на Хоувари. Помните?

— Еще бы,—улыбнулся майор и крепко пожал Сорокину протянутые руки.

— А я вовек не забуду. Дайте же я вас обниму... Ну и задали вы им перцу.

Красота! Сижу в канавке и просто любуюсь. А до того думал — конец капитану Сорокину и его роте. Если б не вы... ну, плохой я оратор. Я больше воевать люблю. Дайте-ка лучше я вас еще раз расцелую.

*

Сложен и вместе с тем удивительно ясен внутренний мир майора Романенко. Никаких сомнений в своем командирском долге, никаких колебаний в твердо начертанном жизненном пути. Однажды Ивана Георгиевича спросили: «Зачем вы лично водите свои эскадрильи в бой?»

Майор удивленно ответил:

— Я же командир и летчик!

— Но у вас помощник, испытанные командиры подразделений?

— Так ведь помощник и командиры тоже летают, — сказал Романенко, продолжая недоумевать.

— В том-то и дело. Ваша задача руководить частью. Зачем же собою рисковать? — настаивал собеседник. Майор Романенко заговорил горячо и страстно:

— Когда советский истребитель идет в пике, — это страшное зрелище. Страшное для врага. Вы подумайте только — на

бешеных скоростях вам падает на голову огненный смерч, направляемый точной рукой и крепкой волей летчика. Кто может устоять? Какие нервы могут выдержать?.. И противник сначала теряется, а потом, подавленный, умолкает или бежит. Где же тут риск?! Учить людей надо теперь «практикой». Как командир части, я должен передать другим свой опыт. Кроме того я изучаю метод врага, систему его действий, ставлю и разрешаю задачу, и, когда постигну тактику противника, мой приказ, мое мнение будут авторитетными для подчиненных. А без личного опыта всего не осилишь, не поймешь. Взять, для примера, сопровождение бомбардировщиков или воздушный бой? Все эти вещи новые для большинства из нас. Только соприкасаясь непосредственно с врагом, я могу узнать его силу, выучку, приемы, технику, а через них — и свои собственные достоинства и недостатки!

— И разве есть предел летному мастерству?.. — прибавил он: — Новая война — новый опыт. И надо его осваивать.

❦

Май 1940 года. С безоблачно-ясных небес однако еще веет холодом.

Далеко позади остались и суровые героические дни борьбы с белофиннами и боевые вылеты в тяжелых неслыханных условиях.

Авиачасть Героя Советского Союза майора Романенко — на лагерном положении. В боевом активе авиачасти — солидный «багаж»: 25 уничтоженных вражеских самолетов, без своих потерь. Высокими наградами правительства отмечена авиачасть майора Романенко, в ней три Героя Советского Союза и много орденоносцев.

Эти живые красноречивые цифры являются результатом глубоко продуманной, методической работы командира по воспитанию и обучению летного и технического состава, результатом повседневной заботы о них.

После войны кое-кому из молодежи показалось: «можно бы и отдохнуть!» Но Романенко именно теперь стал еще требовательней.

— Не забывайте о напряженной обстановке! — неустанно твердил он: она требует упорной работы, знания и, разумеется, твердой дисциплины. Зазнайство и самоуверенность — злейший бич авиации!

Вот учебная программа Романенко:

В летные дни — налет два с половиною

часа. Вечером — еще час-полтора на пилотирование и высоту. Такая система подготовит летчика к любой нагрузке. Я должен выработать в своих подчиненных большую выносливость при строго индивидуальном подходе к каждому. В воспитании и гармоническом формировании летчика я придаю особое значение дисциплине, дисциплине, невзирая на лица и заслуги. За время войны командиры звеньев так сжились и срослись с летчиками, что между ними стерлись необходимые служебные грани. За другом и боевым товарищем летчик иногда перестал замечать своего командира, а эти понятия никогда не следует смешивать. В создавшейся сейчас на западе международной обстановке и опыте ожесточенной борьбы я вижу для нашей советской авиации один поучительный вывод: высокая требовательность к себе, высокая дисциплина и напряженная учеба. Только этим можно обеспечить успешное выполнение Сталинского лозунга: «летать выше всех, дальше всех и быстрее всех».

Никто не может упрекнуть майора Романенко в снисходительности к самому себе. К себе он требователен еще больше, чем к другим. Все его поведение, вся его жизнь, как командира, учителя, бойца и

коммуниста — яркий, убедительный и увлекательный образец волевого, внутренне собранного и до застенчивости скромного человека.

Однажды он вернулся на самолете со следами горячей воздушной схватки. В плоскостях, в хвостовом оперении — многочисленные, рваные пробоины. Романенко осмотрел их и пришел к утешительному выводу: «Что ж? Заправиться горючим, и можно лететь в новую атаку!» Проверив вооружение и снабдив машину всем необходимым, воентехник стал подсчитывать число пробоин.

— Некогда! Некогда! Подсчитаем потом, когда вернусь... Уж сразу за оба вылета! — сказал он, взбираясь с крыла в кабину.

Стоит какому-нибудь летчику допустить ошибку в работе или нарушить дисциплину,—майор Романенко, по окончании дневных работ и занятий, приглашает его к себе. Романенко подробно анализирует случившееся. И можно утверждать, что после такой продолжительной и убедительной беседы летчик никогда уже не повторит своей ошибки. В дни белофинской кампании он «распекал» однажды совсем молодого летчика за опасное для жизни ухарство в бою.

— Если это случится еще раз, мне придется лишить вас боевых вылетов, — строго сказал Романенко смущенному летчику.

Выслушав его, молодой летчик опустил глаза и отрапортовал:

— Сознаю, товарищ командир. Ваше приказание исполню.

Уча других, Иван Георгиевич непрестанно учится и сам.

Страсть к знанию — давняя его слабость! Иван Георгиевич знает, что в наших советских условиях не развиваться, не расти, не двигаться вперед — значит отставать, т. е. похоронить себя при жизни. А Иван Георгиевич любит жизнь, яркую, смелую, полную нового глубокого советского смысла.

Правительство, оценив боевую, самоотверженную и огромную воспитательную работу командира Романенко, наградило его почетнейшим военным званием Героя Советского Союза.

★

Б. Соловьев

НИКОЛАЙ ТОКАРЕВ

Краснознаменная эскадрилья майора Токарева — одна из самых знаменитых на Балтике; эта эскадрилья насчитывает наибольшее количество вылетов за время борьбы с финской белогвардейщиной; эта эскадрилья во главе с Героем Советского Союза майором Токаревым совершила много славных боевых подвигов, она летала в любых условиях — в туман, в пургу, в десятибальную облачность, она прорывалась сквозь ураганный зенитный огонь батарей противника и выполняла боевые задачи с непреодолимым упорством и несокрушимым мужеством.

Сам майор Токарев, сын рабочего тульского оружейного завода, комсомолец с пятнадцатилетнего возраста, партиец с 19 лет, прошел тяжелую жизненную школу.

Он мечтал стать инженером. Для этого он кончил рабфак, для этого потом поехал

в Москву и поступил в высшее техническое училище имени Баумана. Но жизнь сложилась иначе, чем предполагал Токарев — в 1931 году он был мобилизован в авиацию. С этого времени жизнь Токарева неразрывно связана с авиацией.

На Балтику, в распоряжение штаба Военно-Воздушных сил Краснознаменного Балтийского флота, майор Токарев пришел в начале 1939 года уже сложившимся летчиком, за его плечами был огромный инструкторский и командирский опыт.

Майор Токарев считал — и опыт последующей военной кампании целиком оправдал его установки, — что летный состав надо приучать работать в самых тяжелых условиях, он считал, что чем тяжелее, порою, учебно-боевая подготовка в мирных условиях, тем легче будет перейти к выполнению боевых операций, тем подготовленнее будут летчики к предстоящей войне.

Он старался, чтобы у всего личного состава его эскадрильи было в высшей степени развито чувство личной инициативы, сознание полнейшей ответственности за принятые решения, умение самостоятельно ориентироваться в сложнейших метеорологических условиях.

Особое внимание Токарев обращал на то, чтобы его эскадрилья умела летать

при любых условиях — в пургу, ночью. Результаты такой подготовки доказали всю правоту методов работы Токарева, доказали, что именно такая суровая, порою тяжелая школа учебно-боевой подготовки воспитала людей, не отступавших ни перед трудностями, ни перед опасностями в условиях войны с финской белогвардейщиной.

30 ноября 1939 года эскадрилье было поручено боевое задание — лететь в Ботнический залив и уничтожить броненосцы береговой обороны.

В назначенное время эскадрилья взлетела с аэродрома и построилась плотным строем; один самолет шел от другого на расстоянии 10 метров. Токарев знал, что лучшее средство обороны от неприятельских истребителей — плотный строй, и он в своей эскадрилье учил летчиков вести машины на расстоянии 5 метров одна от другой. По всей Балтике эскадрилья Токарева славилась своими четкими строями, своей отличной слетанностью.

Так и в этот раз, натренированные всей предыдущей учебно-боевой подготовкой, летчики прижали свои машины к машине командира эскадрильи и вышли на выполнение первого боевого задания.

Бомбардировщики, пробиваясь сквозь мокрый снег и низко стелющуюся облач-

ность, вынуждены были, дойдя до Ботнического залива, итти бреющим полетом, порою — на высоте всего только 10 метров; их прижимало к воде, к вздымающимся волнам.

Конечно, никакой возможности бомбить корабли с этой высоты не было и пришлось переменить курс полета. В облачности эскадрилья попала на Ханко и была встречена ураганным огнем зенитных батарей противника, но ей удалось благополучно увернуться от вражеского огня.

Положение эскадрильи было тяжелое — несколько раз ее обстреливали с укрепленных финских островов, подводные лодки вблизи Турку открыли по ней пулеметный огонь; надо было что-то предпринять — не везти же бомбы обратно.

Тогда Токарев приказал штурману взять курс на Г., с тем чтобы разгромить военные объекты врага.

Облачность достигала 10 баллов, но над западной частью объекта Г. облака разошлись, и возник как бы огромный колодец, полный ясного, прозрачного воздуха.

Эскадрилья Токарева поднялась на высоту 1200 метров, и командир дал сигнал — приготовиться к бомбометанию!

В это время батареи врага открыли огонь; свыше сотни орудий задрали к не-

бу свои дула, и снаряды завесой окружили эскадрилью; они разрывались справа, слева, впереди, сзади, сверху, снизу, но в сплошном огне эскадрилья продолжала лететь таким же плотным образцовым строем — ни один летчик не отвернул от строя, ни один летчик не нарушил заранее разработанной дистанции между машинами.

По сигналу были нажаты кнопки электросбрасывателей, и бомбы ринулись вниз на врага.

Широко простиравшиеся внизу дым и пламя распространялись с каждой секундой.

Одна из бомб попала в нефтехранилище, и нефть полыхала широкой горящей рекой (она горела впоследствии еще несколько дней); вот только что здесь стояли красные здания казарм, сейчас они превратились в серые груды развалин, над которыми клубятся и плавают длинные полосы дыма.

Причалы, мастерские, портовые сооружения — все это тоже горело; неподалеку от берега взорвались два минных заградителя; горело транспортное судно и другие объекты. Летчики могли быть довольны результатами своего первого боевого вылета: противник на деле убедился, с какою мощною и сокрушающей силой он имеет дело.

... Как только эскадрилья Токарева отошла в сторону и легла на обратный курс к своему аэродрому, на нее из-за облачности выскочило шесть истребителей врага.

Но противник пытался догнать наши бомбардировщики на устарелых истребителях («Бристоль-Бульдог»), и это ему не удалось.

В пути эскадрилью застигла все сгущавшаяся, а вскоре ставшая почти совсем непроницаемой темнота; снег и облачность затрудняли полет. Машины шли обратно низко над самым заливом. В совершенной темноте добрались до своего аэродрома; все самолеты сели отлично.

В этом полете особенно отличился штурман эскадрильи капитан Хохлов. Он точно рассчитал время прихода эскадрильи в указанное место и произвел меткое бомбометание; так же метко бомбили врага штурманы Серебряков и Черниченко.

А потом сколько их было, боевых вылетов, наводивших панику на врага! Сколько было разрушено укреплений противника, заводов, работавших на войну, транспортов, подвозивших белофиннам боеприпасы, казарм, складов с военным оборудованием! Сколько было стычек с истребителями врага, сколько раз эскадрилья

побывала под огнем неприятеля — не сосчитать!

Так на боевой, горячей работе росла и крепла эскадрилья Токарева.

Во второй половине февраля было получено боевое задание разрушить железнодорожное сообщение между Выборгом — Котка.

При подходе к финскому берегу на эскадрилью напали истребители врага, а до цели еще оставалось итти километров пятнадцать.

На этот раз противник обладал истребителями новой конструкции и с ними пришлось вступить в бой.

Еще при подходе к берегу Токарев заметил, что с замерзшего озера взлетели три истребителя; кроме того пять истребителей были замечены в воздухе на той же высоте, на которой шла эскадрилья бомбардировщиков, а четыре истребителя обнаружились несколько ниже спереди справа; как только эскадрилья Токарева перешла линию финского берега, истребители с разных направлений кинулись в атаку на левое звено, это было за восемьдесять километров до цели. Тогда Токарев отдал приказ по эскадрилье:

— Вижу самолеты врага, приказываю сблизиться с противником.

На сорокаградусном морозе завязался яростный бой. Четыре истребителя пошли в атаку, и наши стрелки-радисты и летнабы поливали их из пулеметов; стрелок-радист Лучников сразу же сбил один самолет врага. Пять истребителей накинулись на ведущий бомбардировщик — на самолет командира эскадрильи. Один истребитель шел на таран, казалось, идя на верную смерть с тем, чтобы одновременно уничтожить ведущий самолет эскадрильи красных бомбардировщиков.

Токареву казалось — столкновение неминуемо! Истребитель подошел к нему так близко, что он мог различить сквозь целлулоидные створки своей кабины даже лицо врага...

Но в последний момент летчик-белофинн не выдержал, увидев, что командира эскадрильи на испуг не взять, он взял ручку на себя, и в момент переворачивания через крыло он оказался над бомбардировщиком Токарева. Стрелок-радист Кудряшов дал по нему две очереди из своего пулемета, и истребитель противника разорвался на части; у него взорвались баки с бензином. Всего в этом бою было сбито пять истребителей противника («Фокер» Д-21). Эскадрилья Токарева продолжала выдерживать курс, пробивать

дорогу и итти на выполнение боевого задания.

Во время этого боя был поврежден бомбардировщик капитана Иванова, но капитан Иванов, вместе со всей эскадрильей, продолжал полет к цели, — несмотря на то, что у него работал только один мотор, несмотря на то, что он был ранен в ногу. Его стрелок-радист героически отбивался от атаки неприятеля, сбил два истребителя, но и сам в этом бою получил восемь ран — в грудь, живот и ногу. Капитан Иванов без отклонения держал курс на цель, сбросил бомбы, но долететь обратно уже не смог.

Его бомбардировщик приземлился на лед залива невдалеке от финских береговых батарей, открывших огонь по самолету, потерпевшему аварию. Штурман—старший лейтенант Власов — вылез из самолета, помог выйти капитану Иванову и стал вытаскивать стрелка-радиста. Стрелок-радист умер на руках у штурмана...

Близость финского берега была опасной, а о том, чтобы капитан Иванов самостоятельно передвигался, не было и речи. Его кровоточащая рана причиняла растущую нестерпимую боль.

Тогда штурман Власов отодрал кусок алюминиевой обшивки самолета, надел на

нее шелковые стропы парашюта, и у него получилось нечто вроде саней, в которые он усадил раненого капитана Иванова, а сам впрягся и повез эти сани по льду Финского залива.

Для лучшей маскировки он укрыл парашютом себя и сани с Ивановым, потому что артиллерия врага продолжала вести огонь по смельчакам. Так он волочил эти импровизированные сани свыше восьми километров, больше всего беспокоясь за жизнь своего товарища и командира.

Показался наш истребитель; он сел поблизости, и летчик предложил штурману Власову привязаться к плоскости самолета и лететь к аэродрому, но Власов решительно отказался покинуть раненого. Тогда вскоре был прислан самолет-разведчик, забравший и капитана Иванова и штурмана.

На другой день эскадрилья Токарева вылетала три раза на бомбежку, каждый раз атакуемая истребителями противника и преследуемая зенитным огнем.

При подходе к цели у майора Токарева оказался подбит мотор; пришлось добираться до вражеского объекта на одном моторе.

Бомбы сброшены, надо уходить на максимальной скорости, но бомбардировщик

командира эскадрильи шел на минимальной. Вся эскадрилья проскочила вперед, и Токарев остался один. На него навалилось четырнадцать истребителей противника. Два из них сразу же были сбиты стрелком-радистом Кудряшовым, недаром слывшим воздушным снайпером, но все-таки положение было отчаянное. Казалось, спасение было невозможно.

Токарев на всякий случай приготовил револьвер — если его собьют, живым в плен он не сдастся!.. Кудряшов отбивал атаки истребителей. Но враги наседали все яростнее.

Выскочившие вперед летчики токаревской эскадрильи поняли, что с самолетом командира не все обстоит благополучно; один за другим начали они приходить на выручку.

Первым вернулся капитан Гречишников и пристроился слева; за ним следом пришел капитан Бабушкин вместе со своим звеном и стал отбивать атаки истребителей справа; потом вернулся лейтенант Ефремов, стал сзади. Самолеты плотным строем окружили машину командира эскадрильи. В этом бою было сбито шесть истребителей противника.

Эскадрилья Токарева шла плотным строем на малых скоростях.

В этом бою бойцы эскадрильи показали не только свою отличную слетанность, свою натренированность, показали не только свое бесстрашие и мужество, они показали, что никогда, даже при самых тяжелых условиях, они не покинут товарища в минуту смертельной опасности; они обнаружили такую спайку, такую дружбу, которая может выковаться только в борьбе за великое общее дело, в борьбе за социалистическую родину. Вот великие цели, великие задачи, при выполнении которых выковываются замечательные крепкие характеры, мужают люди, не отступающие ни перед какими преградами и при любых условиях выполняющие свой долг — долг бойцов великой армии социализма.

В этом бою сказались все качества, необходимые для того, чтобы победить врага — воля, мужество, преданность делу партии, любовь к родине, — спаянная дружба, когда не страшно выполнять самое опасное дело, потому что чувствуешь рядом локоть товарища, друга, бойца.

Так летала эскадрилья Токарева в жесточайшие морозы, в туманы и снегопад, и вот почему она имеет за время борьбы с финской белогвардейщиной наибольшее количество боевых вылетов, — наиболь-

шее из всех бомбардировочных эскадрилий Балтики.

Но здесь дело не только в количестве, а и в том, что каждый вылет эскадрильи Токарева давал существенные результаты для хода военной кампании. Каждый вылет эскадрильи Токарева, показывавшей образцы боевой, бесстрашной работы, слетанности, высокой техники, дисциплинированности, наносил сокрушающий удар по укреплениям противника.

И правительство наградило эскадрилью Токарева орденом Боевого Красного Знамени, а командиру эскадрильи майору Токареву за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с финской белогвардейщиной и проявленные при этом отвагу и геройство присвоило звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали Золотая Звезда. Орденами и медалями Советского Союза были награждены многие бойцы отныне краснознаменной эскадрильи Токарева.

Многие летчики, прошедшие токаревскую школу, усвоившие методы его работы, целиком оправдывающие себя на боевой практике, получили повышение и на новых постах отлично справляются с порученным им делом.

Служившие в эскадрилье Токарева: капитан Беляев, награжденный орденом Красного Знамени, бывший командир звена, назначен командиром эскадрильи; капитан Бабушкин, награжденный орденом Красного Знамени, назначен командиром эскадрильи.

Так растут люди в эскадрилье Токарева.

Летчики и командиры, вышедшие из эскадрильи Токарева, и на новой более ответственной работе показывают образцовое выполнение порученного им дела: капитан Бабушкин, работавший год с Токаревым, получил в командование эскадрилью и в короткий срок сумел ее довести до уровня эскадрильи Токарева.

Эскадрилья Токарева оказалась превосходной школой, кузницей боевых кадров, опыт работы которой учтен всеми балтийскими летчиками. Но не только летный состав эскадрильи Токарева показал во время разгрома финской белогвардейщины образцы работы, не менее самоотверженно работали и техники, подготовлявшие самолеты эскадрильи к выполнению боевых заданий.

Никакая усталость, никакие морозы не смогли сломить упорства людей, готовых сделать все, не щадя ни себя, ни своих сил для наискорейшего разгрома врага.

Это в огромной степени способствовало боевым успехам эскадрильи Токарева, летавшей в любых условиях даже тогда, когда многие другие эскадрильи вследствие исключительно неблагоприятных метеорологических условий не подымались в воздух.

От двух до четырех вылетов в день приходилось на долю эскадрильи Токарева, и надолго запомнят белофинны сокрушительные бомбардировочные удары этой эскадрильи!

— Ни разу я не свернул с боевого курса, — с гордостью говорит мне майор Токарев, делясь опытом зимней кампании: — ни разу не свернул, какие бы ни встречались мне на пути препятствия. Если только была какая-нибудь наималейшая возможность, задания выполнялись обязательно. Ни мороз, ни пурга, ни облачность не могли нас остановить. Порою летишь на остров Бьеркэ на бреющем полете, потому что туман и облака прижимают к земле, потом доберешь ручку на себя, поднимешься на высоту сто пятьдесят-двести метров и сбрасываешь бомбы. Перед тобой, видно сквозь целлулоидные створки кабины, проносятся словно бы струи красного дождя, с такой интенсивностью поливали нас белофинны

трассирующими пулями! Я плотно сжимаю штурвал, состояние напряженное, потому что каждая минута может оказаться роковой, самой последней в жизни. Дух захватывает, но работаешь четко, точно, еще более собранно, чем всегда. Также и все остальные летчики моей эскадрильи...

Токарев улыбается:

— А еще вот что я вам хочу сказать. Обычно пишут про летчиков, что они мечтали летать с самого детства. А со мной этого не было, не хотел я летать, хотел окончить Московское высшее техническое училище, стать инженером, об этом я мечтал долгие годы. А мне пришлось служить в авиации! Что бы я делал без этого любимого дела, которое оказалось моим самым настоящим призванием?! Я долгие годы был инструктором, сколько людей прошло через мои руки, никого из них я не отчислял, я знал, что каждый из них может стать летчиком. Конечно, иной курсант более способен, другой менее, но я мог гордиться тем, что любой из них, пройдя у меня выучку, научился летать, полюбил авиацию. Так вот я и хочу подчеркнуть, что партия лучше меня разобралась в том, на какое место в жизни нужно меня поставить и где я могу дать больше

всего пользы для дела социализма. И как я теперь благодарен партии, которая поручила мне такую огромную ответственную работу!..

Так говорит майор Токарев, Герой Советского Союза, краснознаменная эскадрилья которого в любую минуту готова выступить на защиту родины и в самых сложных и трудных условиях выполнять любые боевые задания.

Н. Григорьев

ВЛАДИМИР САВИЧЕНКО

В 1933 году Володя Савченко окончил среднюю школу. В 1940 году Владимир Миронович Савченко стал Героем Советского Союза.

Как же он пришел к совершению замечательного, прославившего его подвига?

Прежде всего упорным трудом, большой настойчивой работой над собой...

В 1934 году комсомольские организации подбирали комсомольцев в авиационные школы. Володе Савченко досталась путевка в Ейск, в военно-морскую авиационную школу имени товарища Сталина.

Надо ли описывать восторг и нетерпение, с которым мчался Володя из Москвы к берегам Азовского моря? Как удручающе медленно ползет к Ейску поезд! И почему, в самом деле, кандидатов в авиационные училища не доставляют для быстроты на аэропланах?

Но вот и училище. Бескозырка с ленточками, тельняшка, форменка, бушлат— и Савченко затерялся среди сотен курсантов.

Есть такой документ: «летная характеристика». Она составляется в результате всестороннего и очень тщательного изучения курсанта. Мастера летного дела следят за «походкой» курсанта в воздухе с неменьшим вниманием, чем мать, сопровождающая своего малыша в его первых неверных шагах по полу.

Летная характеристика дает возможность судить не только о прошлом и настоящем, но и о будущем летчика.

В характеристике курсанта Савченко первой записью обозначено: «Сдал нормы ГТО-2». Таких значкистов в училище были единицы. ГТО-2 это уже не просто гимнастика, это спортивный класс!

Но Савченко не удовольствовался значком ГТО-2, он решил совершенствоваться в легкой атлетике. И в продолжение всех следующих лет Савченко не теряет своей великолепной спортивной формы.

Мы помним дни операций против белофиннов. Аэродром, декабрьская стужа, напряженная, днем и ночью, боевая работа летчиков... Но только выберется свободная минута, и Савченко уже на турнике

или на параллельных брусьях. Легкостью и чистотой работы Савченко неизменно увлекал зрителей, и зрители — летчики, краснофлотцы, техники — немедленно сбрасывали с себя лишнее и сами превращались в гимнастов.

Скажем прямо: если бы не эта великолепная физическая натренированность Савченко, он бы погиб, не совершив подвига, который принес ему звание и славу Героя Советского Союза.

Наряду с очень серьезным отношением к физической культуре, Савченко обнаружил в училище и другое, не менее драгоценное для летчика качество: любовь к летному делу, ненасытное стремление ввысь, в воздух. «Летает с большим увлечением», — сказано в характеристике.

Савченко страстно, творчески полюбил авиацию. И неудивительно, что там, где дело касается отметок, документы Савченко усыпаны пятерками. В той же летной характеристике записано:

«Движения точные и плавные». «Решения принимает быстро и правильно». По технике полета: виражи — отлично, точность расчета на посадку — отлично, техника посадки — отлично, ориентировка в полете над незнакомой местностью — отлично.

Надо, впрочем, сказать, что и преподаватель выдался у Савченко незаурядный: Губрий, ныне Герой Советского Союза. Вот как т. Губрий схарактеризовал Савченко при выпуске из училища: «По летной успеваемости шел первым в группе курсантом.... Будет отличным летчиком скоростной авиации».

Итак, Савченко — лейтенант. Его назначают на Балтику, в часть морских разведчиков.

Чуть не бегом устремился Савченко на аэродром. Машина! Он хотел сейчас же видеть машину, самолет, не учебный и не общий, с какими имел дело до сих пор, а самолет боевой и предназначенный специально для него, летчика Савченко.

Оказалось, однако, что выпускников-лейтенантов не пускают тотчас же—«покорять стихии», а прозаически «вывозят» в воздух, да еще под наблюдением инструктора.

У командования на этот счет свои основания. Во-первых, одно дело — учебные самолеты в училище и другое дело — боевые самолеты в части: прежде чем пересесть из одного в другой, надо основательно изучить новую материальную часть, особенности управления и прочее. Во-вторых, новичок командиру незнаком, следовательно, командир не имеет права ввести его

сразу в строй. А летное знакомство может, естественно, состояться только в воздухе, за двойным управлением, когда новичок ведет самолет, а командир, сидя тут же, видит каждое движение пилота.

Отсюда эта обязательная «вывозка», столь непопулярная у новичков.

Не избежал, разумеется, общей участи и Савченко. Однако ему не пришлось изнывать в воздухе «со связанными крыльями». Савченко быстро прошел всю проверку новичка и был досрочно выпущен в самостоятельный полет. Неплохое начало!

Но очень скоро молодого лейтенанта привлек соседний авиагарнизон. Там базировались истребители. Савченко нередко встречал эти машины в воздухе — стремительные, изготовленные для молниеносного и сокрушительного удара... Нет, Савченко не в силах был оставаться только соседом этих метеоров... Рапорт. Еще рапорт... Командование идет навстречу талантливому летчику и, в исключение из правила, разрешает перевод.

Савченко в части истребителей. Вот они, замечательные быстрокрылые машины, — только руку протянуть! Но руку не протянешь. Теперь Савченко был от этих машин дальше, чем когда бы то ни было. Разведчик не может — сел да по-

ехал — летать истребителем, это совсем разные летные профессии. Да и сами машины — что общего имеют они между собой?

В самолете-разведчике Савченко знал только свою кабину пилота. А летчик-истребитель — прежде всего воздушный стрелок. Его основная боевая задача — настичь врага и поразить своим огнем. Естественно, что и конструкция самолета-истребителя, и методы работы, вся его тактика целиком подчинены этой основной задаче.

Савченко когда-то стрелял в осоавиахимовской школе и даже был снайпером. Но между воздушной стрельбой истребителя и той, прежней, настолько мало общего, что лучше не обольщаться. Скажем без обиняков: Савченко пришел в истребители, совершенно не умея стрелять. Предстояло начинать дело с азов, предстояло пройти вторую летную школу.

И Савченко начал работать. Его фигура, с неторопливыми, всегда аккуратными движениями, стала каждый день «маячить» на аэродроме. Где-нибудь на жердях Савченко развешивал полотняный конус, а сам, взвалив на плечи треногу с прицельным прибором, отшагивал дистанции и затем, наставляя прицел, воображал себя по

отношению к конусу то сверху, то снизу, то на встречных курсах, развивая мысленно бешеную скорость полета. Он практиковался в расчетах дистанции, ракурса, угловых упреждений.

Полевая работа, естественно, шла в неразрывной связи с теоретической учебой. Не мало вечеров просидел Савченко над изящной вороненой вещицей, которая зовется авиационным пулеметом. Он разбирал его, собирал, изучал взаимодействие частей, дивясь тонкому мастерству, с каким сработано это страшной силы оружие.

Но авиационный пулемет действует не сам по себе. Он тактически неотделим от несущего его самолета: искусство воздушной стрельбы как раз и заключается в сочетании огня и маневра.

И Савченко переходил к изучению технических свойств самолета. А там опять поле, конус, тренога...

Савченко в это время работал так, что даже приглушил свою давнюю страсть к чтению. В своем спартанском режиме Савченко сохранил только гимнастику. Сбегает к параллельным брусьям или к турнику — раз, раз! — промнется, сходит пообедать, сходит поужинать — и снова за работу.

Работа все время набегала и набегала, как нескончаемая дорога. Ученик стал проявлять нетерпение. Но его тотчас удерживал командир, кстати, один из лучших летчиков и педагогов на Балтике — капитан Т. Ф. Каменский, и нетерпеливому ученику приходилось возвращаться к установленной очередности упражнений.

Наконец кончился наземный курс обучения. Конус, снятый с жердей, пошел на длинном тросе в небо гулять за буксирующим его самолетом. Тройка других самолетов вылетела на воздушную стрельбу, и на одном из них Савченко. Три истребителя вились около конуса, расклевывая его с трех сторон. Савченко с упоением прицеливался и посылал пули в ткань конуса.

Наконец упражнение окончилось. Буксирующий самолет отдал трос, и конус, покачиваясь, пошел к земле.

Через некоторое время к конусу подбежали три только что приземлившихся летчика.

Савченко перетряхивал ткань конуса, ища зеленых дырок (на каждом из трех стрелявших самолетов пули были различно окрашены), и не находил. Попадались красные дырки, попадались совсем обыкновенные неокрашенные, а вот зеленых, единственно важных для Савченко, — не было.

Командир, проанализировав стрельбу, установил ошибку. Оказалось, что Савченко нечетко управлял пулеметом, и это при заходах на цель влекло задержку в открытии огня. Запаздывание получалось ничтожное, и летчик никак не предполагал, что пули «пойдут за молоком». Но это ведь в воздухе, на огромных скоростях, тут опрокидываются все наземные представления. Словом, Савченко воздушную цель не поразил, дал уйти «врагу».

Наступил критический для новичка момент. Малейшее упрямство, излишняя самоуверенность, — пойдешь рубить напролом, и ошибка прильнет, как проказа: месяцами потом не отделаешься!

Горячий по натуре Савченко, как ни бунтовала душа, взял себя в руки. Он понял, что весь его огромный труд вдруг может пойти насмарку, и поспешил набраться хладнокровия. Савченко вернулся к занятиям на земле и методичной тренировкой, не торопясь, под наблюдением инструктора, искоренил ошибку. Поднялся в воздух — и на этот раз прямо-таки исписал конус своими зелеными пулями!

«Программу переучивания на самолете-истребителе лейтенант Савченко закончил с оценкой на отлично» (из аттестации).

Самолет-истребитель, легкий, послушный, наконец-то оказался у него в руках.

Всякий раз перед полетом Савченко внимательно наблюдал процесс подготовки своего самолета техником и мотористом. У него назрели кое-какие мысли по части рационализации. Техники увидели толк в предложениях лейтенанта, и подготовка убыстрилась.

Теперь Савченко стал входить во всякую мелочь технической работы, а нередко и сам брался за инструмент.

Живая заинтересованность командира в работе техников так их сплотила и организовала, что самолет лейтенанта Савченко вскоре стал примерным в части по качеству и мобильности подготовки к полету.

Еще в разведывательной авиации Савченко проявил успехи в штурманском деле, хорошо ориентировался в незнакомой местности и т. п. и летал флагштурманом эскадрильи. Флагштурманом его предполагали сохранить и истребители. Для молодого лейтенанта это, в сущности, большое выдвижение: флагштурман — правая рука командира эскадрильи. И командование было несколько озадачено, когда Савченко стал просить освободить его от этой

должности. Савченко просил, если уж, мол, пошел вопрос о выдвижении, дать ему в командование звено. «Командир звена больше летает, — мотивировал свою просьбу Савченко. — Не всегда ведь поднимают в воздух всю эскадрилью, а флагштурман ходит с эскадрильей».

Савченко назначили командиром звена. Образцовый летчик, он вскоре и свое звено сделал передовым в части. «Взглянешь вверх: какое звено идет лучше всех? Это, без ошибки, и есть звено Савченко», — говорят о нем сослуживцы.

Обычный строй звена в воздухе — клин или равнобедренный треугольник, причем треугольник самолетов строится так: в вершине ведущий самолет звена, от него в обе стороны надо мысленно отложить по два размаха крыльев и полученные точки на одну-две длины самолета сдвинуть назад: это и будут места ведомых самолетов. Благодаря такому построению ведущий, не суетясь в кабине, а лишь слегка скосив глаза, всегда видит справа и слева от себя своих спутников: создается «чувство локтя», столь важное как на походе, так и в бою.

Четкий, правильный строй — немаловажное дело!

О Савченко хорошо и с уважением говорят как его ближайшие соратники, так и просто сослуживцы по эскадрилье и части.

Вот одна из таких «бытовых» его характеристик.

«Что мы, молодые летчики, особенно ценим в Савченко, — так это прямоту, откровенность, искренность. К примеру, выводит Савченко свое звено в учебный полет. Полетели, приземлились, начинается разбор: кто как летал, кто в чем ошибся.

На разборе он не стесняется: плохо, так и бьет в глаза — «плохо»! Заставит повторять, переделывать, переучивать еще, еще и еще. Но чтобы ударить человека по самолюбию — никогда. Поэтому у Савченко всегда люди бодрые, деятельные, ну, звено и занимает передовое место...»

Был, в частности, один довольно неудачливый летчик, всегда ведь кто-нибудь да бывает последним. Этот летчик летал хуже всех, стал, как говорится, притчей во языцех.

«Зачем, мол, такого и держать в авиации!» И вдруг однажды этот летчик, видимо, все силы собрал, сделал хорошую посадку. Савченко, который был на аэро-

дроме, подошел к летчику и начал его горячо поздравлять. Этот искренний товарищеский порыв, да еще человека из другой эскадрильи, произвел большое впечатление на летчика и, быть может, даже послужил переломом в его летной работе: летчик-то в конце концов стал летать хорошо.

Савченко очень требователен к своим подчиненным. Но вместе с тем он очень внимателен ко всякому деловому указанию.

«Как - то, — рассказывает инженер части, — Савченко при посадке самолета несколько преждевременно выключил мотор. Я сделал лейтенанту замечание, причем в довольно категорической форме. Савченко внимательно меня выслушал. Потом сказал:

— Есть, не буду так выключать.

И больше по этому вопросу у нас никогда не возникало разговоров. Не с каждым можно так объясниться».

Савченко превосходно знал материальную часть самолета. И даже инженер — в этом инженер сам признался — не предполагал в моторе тех возможностей, которые в бою открыл Савченко.

С первых же дней операций против белофиннов Савченко без устали вел поиски

врага. Он искусно обнаруживал его, как в воздухе, так и на земле, и уничтожал молниеносными атаками.

Однажды Савченко барражировал в районе порта Койвисто. Был сорокаградусный мороз. Очки запотевали. Губы, нос каждую минуту могли превратиться в ледяшки. Вдруг Савченко заметил на Финском побережье среди леса вьющийся дымок. Это шел воинский поезд. Савченко решил атаковать его. Пике! Прицел — палец на гашетке — пулеметная очередь... Простреленный паровоз окутался густым облаком пара. Но тут же Савченко почувствовал, что его самолет беспомощно падает. Савченко дал газ, но вместо привычного взмывающего звука услыхал в моторе только хрипы. Мотор поврежден! А паровозный пар осел на корпусе самолета ледяной коркой. Машину тянуло к земле — к вражеской земле... Но Савченко не растерялся, и в результате его усилий, лихорадочных, но точных, верных, мотор вдруг проявил жизнь — слабую, но все-таки жизнь! Тянет мотор, едва дышит, но тянет!

И Савченко, напрягая все свое уменье пилота, стал выводить самолет с финского берега: подальше, только бы сесть подальше от белофиннов!

Под самолетом Савченко ледяная пустыня Финского залива... «Еще сотню метров, еще» — говорил себе Савченко, все время присматривая место для посадки...

И — привел самолет через весь Финский залив на свой аэродром.

Люди, увидев Савченко, не поверили своим глазам.

Инженеры части, выхватив блокноты и карандаши, доказывали, привлекая всю железную логику технических законов, что самолет при моторе, минимально на 60 процентов исковерканном и омертвевшем, не мог держаться в воздухе. По законам техники он должен был упасть в пути и разбиться.

— Товарищи! — сказал один из инженеров. — Самолет при жалких остатках мотора пришел из боя только благодаря искусству и отваге летчика!

Все признали это объяснение не совсем техническим, но зато уже вполне точным!

Самолет восстановили, дали ему новый мотор, и Савченко вскоре уже опять вернулся в строй истребителей.

И вот новый славный подвиг... Это было уже в дни штурма железобетонных поясов белофинских укреплений. На суше действовала пехота, на льду залива — моряки-

балтийцы. Один из отрядов моряков подтягивался к Бьеркэ для атаки этого острова. Авиация Балтфлота расчищала путь морякам. Действуя на низких высотах, истребители и бомбардировщики выбивали белофиннов с побережья, расстреливали их резервы, скоплявшиеся в лесах.

Среди истребителей шел и Савченко. Это был его двадцать восьмой боевой вылет.

«Штурмуем, — рассказывает лейтенант-орденоносец т. Цоколаев из звена Савченко, — на бреющем полете, раз, другой, третий. Вдруг вижу, мой командир набрал высоту метров двести и вышел из боя. Я сразу понял, что у него что-то не в порядке, но летит, — значит, помощь не нужна. Возвратились мы после боя, — оказывается, нет на аэродроме Савченко: ни самолета, ни его самого. Подождали немного — по расчету горючего он уже не может быть в воздухе. Но нет его и на земле. Начались поиски по телефону через штабы и соседние части, несколько самолетов поднялись в воздух, чтобы обшарить ближние и дальние окрестности.

Наконец с одного из соседних аэродромов доносят: «обнаружен».

Что же случилось?

Воспроизведем картину боя.

Савченко, выйдя на штурм Бьеркэ, сразу избрал объекты, могущие нанести наибольший урон нашим летчикам, — зенитную артиллерию врага, — и на ней сосредоточил свое внимание.

Примечая то тут, то там по вспышкам выстрелов места замаскированных батарей, Савченко бил их с пикирующего полета длинными пулеметными очередями.

Вдруг страшная боль в левой ноге не позволила ему сделать намеченный им влево разворот. «Неужели ранен?» — подумал Савченко. Да, ранен. Но надо разворачивать самолет — машина уже вырвалась из управления. Тогда Савченко, не имея возможности нажать левую педаль, потянул на себя здоровой правой ногой правую педаль (педаль в истребителе устроена как коромысло), — и таким образом дал самолету поворот влево. А раненая нога в крови. Но было не до перевязки.

Савченко снова ринулся на штурм зениток. Бросая свой самолет в пике, он сделал второй заход на батареи, третий... Четвертый заход начал делать Савченко... но тут разрывные пули жестоко покалечили ему левую руку. Рука повисла, как

плеть. Савченко потерял возможность управлять газом. Но, превозмогая страдания, летчик выполнил начатый четвертый заход. Еще дал очередь по батарее белофиннов.

Савченко начал собирать силы для пятой атаки, но вдруг приборы показали быстрое падение запаса бензина. Пробит бензобак!

Здесь уже Савченко был вынужден прекратить бой... И он пошел в сторону,— летчик, истекающий кровью, на самолете, истекающем бензином...

Что было дальше — Савченко вспоминает с трудом. То и дело в пути у него мутилось сознание, — земля представлялась ему то сверху, то снизу, то сбоку... Встряхнется летчик, овладеет собой — и опять все на своих местах.

Савченко сидел в самолете, противоестественно скрючившись: правой ногой он работал за обе ноги и правой рукой — за обе руки. Под левой рукой у летчика сектор газа и регулятор магнето. Но как быть, если левая рука не действует? Савченко изгибался и доставал эти приборы правой рукой.

Вскоре Савченко почувствовал, что ему нехватает воздуха. И он принялся стаскивать с лица меховую маску, очки. Попро-

буйте это сделать, когда у вас одна рука, да и та занята управлением самолета! Удалось, наконец, освободиться от маски, — Савченко вздохнул полной грудью...

Наконец показалась долгожданная береговая линия, — он уже над родной землей. Но ведь надо еще посадить самолет! Причем при посадке надо регулировать газ (левая рука), надо все время действовать ручкой управления (правая рука) и надо еще успеть, вращая правой рукой рычаг, выпустить шасси.

Савченко недолго выбирал место для посадки, он спешил, чувствуя, что его оставляют последние силы... Выбрал место, потом нагнулся и ручку управления взял в рот. Освободившейся правой рукой он выпустил шасси, затем быстро перекинул руку влево, на сектор газа... и посадил машину.

«Блестяще произвел посадку, подрулил самолет к красной черте и здесь летчик потерял сознание...» (из рапорта командира). В самолете Савченко было обнаружено восемнадцать пулевых пробоин, и три ранения получил сам летчик.

Врачи были совершенно озадачены: лейтенант Савченко потерял пятьдесят процентов крови. Как он пришел, как мог притти?

Герой Советского Союза старший лейтенант Владимир Миронович Савченко быстро оправился от тяжелых ранений. Теперь он опять на своей любимой работе.

Пожелаем ему успехов!

★

П. Капица

АЛЕКСАНДР ПОСКОНКИН

ПАМ.БАЛТ

Из темного леса, как тени, выскользнули на залив сорок лыжников.

Рассыпавшись по льду, отряд прошел несколько километров вдоль торосов, потом, круто свернув на северо-запад, взял курс на узкий пролив между островами и далеко выдвигавшимся мысом. Мутная, быстро темнеющая мгла уже затягивала небо.

Ночью лыжники должны были проникнуть в глубокий тыл противника, провести там разведку и, добыв для контроля «языка», к рассвету вернуться домой.

В этот узкий пролив недавно заходили наши разведчики. Но в темноте они наткнулись на ловушки. В снегу были расставлены мины, соединенные одна с другой побеленной, неприметной для глаза проволокой. Взрывы всполошили врага, и разведчикам пришлось вернуться без нужных сведений.

Поэтому сейчас, приближаясь к опасным местам, отряд соблюдал необычайную осторожность.

Командир отряда вполголоса приказал всем натянуть на головы белые капюшоны и выдвинул вперед и по бокам охранение.

Люди пошли не спеша, зорко вглядываясь под ноги в сгущавшуюся впереди мглу.

На охранение левого фланга попал молодой скуластый, сухощавый и широкоплечий краснофлотец Александр Посконкин. Держа винтовку так, чтобы в любой момент можно было воспользоваться ею, он медленно продвигался вперед, все время поглядывая вправо, точно боясь потерять из виду товарищей.

Лет пять тому назад, вот так же держа на изготовке легкую одностольную «Ижевку», он мальчишкой с утра до ночи бродил на лыжах по тамбовским лесам. Только тогда его дыхание было порывистым и стесненным не от этого густого и морозного воздуха Финского залива, а от возбуждения охотника, ждущего за каждым деревцом и кустом неожиданной дичи.

Отец часто поругивал Александра за изношенные валенки, за мокрую одежду и

за то, что он совсем отбился от рук и не помогает ему вязать метлы. Вся их деревня в те годы занималась дедовским промыслом — вязала метлы на продажу. Разве отец понимал, какое увлекающее занятие выслеживать и гонять зайца или бить в лет птицу? Мог ли он предвидеть, что эта мальчишеская страсть поможет его сыну попасть на финский фронт?

Краснофлотцев береговой обороны в отряд добровольцев отбирали строго и придирчиво. Зачисляли лишь передовиков боевой подготовки. А какие могли быть боевые заслуги у Посконкина? Он вырос в тихой и мирной колхозной деревне, учился в фабзавуче, несколько лет работал слесарем на заводе, в комсомол вступил в 1938 году. Его только в ноябре, почти перед самой войной, призвали во флот. Где здесь успеешь показать себя на деле? Не умей Посконкин стрелять без промаха и свободно бегать на лыжах, не видать бы ему стеганых штанов и ватной куртки отряда лыжников-балтийцев.

Ему лишь на днях исполнилось двадцать лет. На его верхней губе пробивался едва приметный, еще не тронутый бритвой пушок.

Посконкин остановился и, сняв рукавицу, рукой потер замерзающий нос,

щеки... Товарищи, сливаясь со снегом, белыми призраками скользили в темноте. Движения их были легкими и уверенными, они могли далеко уйти от него. Слышался мерный шорох лыж и легкое поскрипывание палок. Александр подтянул на себе снаряжение и снова налег на палки.

Чем дальше уходил отряд в глубь вражеской территории, тем теплее становилось Посконкину. Он расстегнул воротник и побежал так легко, что снег завихрился под лыжами.

Он не заметил даже, что обогнал отряд, и ему пришлось немного подождать, чтобы поравняться с головными. Дальше он заскользил медленней, стараясь держаться вместе со всеми на одной линии.

Лыжники, обойдя стороной укрепленные островки белофиннов, более чем на двадцать километров продвинулись во вражеский тыл.

Далеко впереди уже выступила темная полоска прибрежных сосен. До селения Муурила осталось пять-шесть километров. Пошли с большими предосторожностями, чутко прислушиваясь к тишине.

И вдруг из лесу взметнулся вверх прожекторный луч. Опускаясь, он накрыл всю группу и замер.

— Ложись! — пронеслась команда.

Все попадали на снег.

Луч застыл, ощупывая каждую ледяную складку, каждый заснеженный торос. Потом вздрагивающая полоса скользнула в сторону и снова быстро взвилась вверх, затем как бы нечаянно упала налево... Затем вправо. Противник упорно шарил. Вдали вспыхивали ракеты, освещая прибрежный лед и лес неровным колеблющимся светом. Минут пятнадцать люди лежали на снегу, боясь пошевелиться.

Наконец тревога улеглась, и луч погас. Опять все погрузилось в темноту. Залив затих, и только с северо-востока долетал неясный гул артиллерийских залпов.

Разведчики, немного выждав, поднялись и бесшумно заскользили дальше.

Они подошли на несколько сот метров к финскому берегу и залегли у высоких торосов.

Было за полночь. Где-то в стороне притаилась невидимая деревня, прятались прожектора, пушки, пулеметы... Но пока все это молчало, точно не было там ни наблюдателей, ни гранитных ДОТ'ов, ни пулеметных гнезд.

Командир отряда решил действовать немедленно, чтобы до рассвета произвести разведку...

Выставив наблюдателей, он собрал всех своих людей и сообщил им о том, что в двух километрах отсюда проходит шоссе. Нужно пройти к нему лесом и устроить засаду.

— Если поедет машина, постарайтесь без шума остановить ее, — сказал он.— А попадется пешеход, сразу тащите сюда. Отходить будем не позже шести утра. В случае тревоги встретимся за торосами в заливе. Ну, кто охотник?

Желающих оказалось больше, чем надо. Командир отобрал восьмерых и назначил старшим над ними командира взвода Гошунова.

Восемь лыжников, не мешкая, перебрались через торосы и один за другим скрылись в лесу.

Кругом попрежнему было спокойно. Оставив нескольких человек с пулеметом наблюдать за горизонтом, отряд подполз ближе к берегу.

Теперь до крайних сосен оставалось не более восьмидесяти метров. Командир выслал связь к Гошунову.

Посконкин лежал на левом фланге отряда, невдалеке от всех. Он мысленно представил себе, как в эту минуту его товарищи с затаенным дыханием пробираются от дерева к дереву... И ему тоже захотелось туда, в эту темную чащу.

Прошло почти полчаса. Но ничто еще не нарушало тишины. Только потрескивали от ночного мороза береговые сосны. Ветер взметал прямо в лицо сухой и колкий снег. Раздался вдалеке пистолетный выстрел, и снова все смолкло.

Отряд подошел почти вплотную к берегу и рассыпался. Дозорные донесли, что невозможно связаться с группой Гошунова, в лесу много лыжней и следа своих не найти. Невдалеке обнаружены землянки... И вдруг пришло сообщение, что несколько разведчиков набрело на мины. Стали проверять... Действительно, из-под снега у обрывистого берега едва выглядывали аккуратно расставленные белые колышки, связанные скрытой в снегу проволокой. Запнись за нее кто-нибудь из бойцов, как все это гладенькое и на вид мирное поле, засыпанное нетронутым пушистым снегом, взлетело бы вверх.

Люди, возвратившись из разведки, доложили, что в глубине сосновой чаши на высотах обнаружены белофинские укрепления.

Основное задание было выполнено. Командир, отметив у себя расположение огневых точек противника, взглянул на часы. Маленькая стрелка приближалась к

шести. Время вышло, а от группы Гошунова нет вестей...

— Что с ними? — тревожился командир. — Через два-три часа начнет светать.

Он приказал старшине оттянуть людей в глубь залива и там дождаться Гошунова.

Бойцы, бывшие в секрете, отходили из лесу последними.

К Посконкину подошел командир отделения и тихо сказал:

— Вы теперь пойдете в охранении справа.

Посконкин видел, как на льду выстраиваются для подсчета люди. Он был рад, что наконец-то можно будет двигаться. От холода лицо стянуло, обледенели брови. Пальцы рук не сгибались. Александр отошел на несколько шагов вправо и стал ждать.

Вот уже кончился подсчет людей. Лыжники двинулись к торосам... Но вдруг внезапно залив осветился лучом прожектора, и со всех сторон ударили вражеские пулеметы.

Посконкин ткнулся в снег, пополз вперед, стараясь поскорее отойти от берега.

К огню пулеметов присоединилось глухое стрекотание автоматов. Впереди от

яростного потока свинца поднялся снежный вихрь.

Белофинны, отрезая отход в глубь залива, теснили наш отряд на минное поле. Разведчики зарылись в снег. Только старшина с несколькими бойцами еще продолжал отход, чтобы отвлечь внимание противника от основной группы.

Противник, заметив отходящих, перенес на них всю силу огня.

Прожектор, вначале светивший издалека, приблизился к краю леса и широкой полосой яркого света разделил отряд на две неравные части. Теперь одна часть могла двигаться, а другая была прижата к берегу.

Среди отрезанных очутился и Посконкин. Ему показалось, что он один попался в западню. Все тело его покрылось испариной.

«Неужели не пробьюсь! — подумал он.— Попаду к финнам?.. Нет, так не сдамся».

Подняв голову, он стал осматриваться, но, ослепленный прожектором, опустил голову.

Посконкина приметил командир отделения Морозов, окопавшийся шагах в пятнадцати от него вместе с пулеметчиком Симошиным. Морозов подал ему голос:

— Лежи, не шевелись.

На душе сразу отлегло: «значит, рядом свои, втроем легче будет отбиваться».

Он минут двадцать пролежал в одном положении. Пальба не прекращалась. Посконкин беспрерывно шевелил пальцами рук и ног, пытаясь хоть немного согреть их, а они деревянели и ныли от холода.

Он ползком продвинулся немного и спросил у своих:

— Может, пора отстреливаться?

— Нет, подожди. Выстрелами обнаружим себя.

Он лежал в стороне от товарищей и замерзал от бездействия. А они возились с пулеметом и переговаривались между собой. Им было веселей.

Вдали от торосов завязался бой. Там рвались гранаты и слышалась сквозь тарахтенье автоматов пальба дегтяревских пулеметов и частые выстрелы винтовок.

Прожектор вдруг погас, кругом стало темно. Белофинны, подбадривая себя криками «Эля... Эля! Элякоон!» — пошли в атаку.

Посконкин увидал, как несколько белых фигур отделились от темного берега и направились в его сторону. Какой-то высокий человек, видимо их начальник, бежал впереди и, размахивая руками, что-то кричал.

Белофиннов было много, они шли прямо на него, охватывая полукругом большой кусок залива.

Посконкин быстро подполз к своим и, приготовив гранату, шопотом сказал:

— Пали из пулемета.

Но в пулемет набилось снегу, он бездействовал. Тогда Симошин приподнялся и бросил гранату... Но руки у него окоченели, она пролетела недалеко и, взорвавшись, обдала всех осколками льда и горячей стали...

Их обнаружили, дали несколько очередей из автоматов. Симошин, упав, остался лежать неподвижно, а Морозов застонал от боли: пули врага пронизали его ноги.

«Оба! — решил Посконкин, — опять я один».

Он стиснул зубы так, что они скрипнули, и стал ждать, когда белофинны подойдут ближе. Он не торопился, а бил из винтовки наверняка. Те, в кого направлялся его выстрел, падали и уже не поднимались. Потом он услыхал, что рядом стреляют, — это помогал ему командир отделения Морозов.

Вместе они уложили семь человек. Оставшиеся белофинны не решались двигаться дальше. На них закричал офицер

и, продолжая размахивать руками, выскочил вперед.

Морозов лежа метнул в него гранату. От взрыва офицер упал, но сразу поднялся и, взвыв, кинулся к Морозову.

Три солдата бежали на помощь офицеру. Посконкин выстрелил из винтовки. Солдаты повалились в снег.

«Промазал, — решил Посконкин, — с одного выстрела трех не уложишь».

Он зарядил новую обойму, отполз немного в сторону и стал ожидать: кто первый из солдат подымется?

А вблизи началась борьба. У офицера в руках оказался револьвер. Наваливаясь на Морозова, он выстрелил, но промахнулся. Морозов как клещами схватил руку врага, рывком отвел ее в сторону и с силой воткнул в снег. Новый выстрел. И револьвер перестал действовать. Его ствол разорвало в снегу. Теперь их положение уравнялось. Каждый мог рассчитывать только на свою силу и ловкость.

Упавшие солдаты одновременно поднялись в разных местах. Посконкин выстрелом из винтовки сразил одного, сбил другого... а третий снова куда-то исчез.

Рядом все еще продолжалась борьба. Посконкин собрался было подняться, чтобы помочь Морозову, как вдруг увидел.

что к борющимся спешит еще какой-то белофинн. Александр наскоро примкнул штык к винтовке, но не успел еще как следует закрепить его... тот уже поравнялся с ним. Посконкин приподнялся на одно колено и что есть силы ткнул противника штыком...

Белофинн, охнув, упал на лед вместе со штыком, пронизавшим его.

Из лесу подходили новые. Услыхав предсмертный крик своего соотечественника, они в испуге пригнулись и побежали назад. Посконкин выстрелил им вслед. Затем, вытащив свой штык из тела врага, поспешил на выручку к Морозову.

На снегу, держа друг друга за горло, катались два человека, одетых в белые халаты. Где враг, где свой — отличить было трудно. Посконкин схватил за ворот здоровенного детину и, почувствовав под рукой меховой воротник, сообразил: «офицер!». Он ткнул его штыком в ногу и, схватив за волосы, оттащил в сторону.

— Приколоть здесь или в плен взять? — спросил он у Морозова.

— «Языка» приказано доставить, — отозвался ослабевший от борьбы и потери крови товарищ.

— Потащим!

Отбросив в сторону раненого офицера, Посконкин склонился над командиром:

— Сможете сами ползти?

— Попробую, — ответил Морозов и, сделав попытку подняться, застонал...

— Как же мы пленного потащим? — озабоченно спросил Посконкин.

Офицер, точно поняв их разговор, набросился на Посконкина сзади. Тот одним движением стряхнул его с себя и сгоряча приколол штыком.

Морозов сам двигаться не мог. Приближался рассвет, нужно было скорей уходить. Посконкину пришлось взгромоздить командира к себе на плечи и ползком пробираться к торосам.

Ползти было трудно. Привязанные к ногам лыжи цеплялись за снег. Едкий пот заливал глаза и замерзал на ресницах. Рукавицы взмокли, ободрались. Задыхаясь, он останавливался, уткнувшись лбом в снег, с трудом переводил дыхание и опять полз дальше.

Вот уже и торосы. Но что это? С правой стороны показались еще два лыжника в белых халатах. Они двигались прямо на них.

Посконкин, оставив командира с винтовкой за торосом, решительно пошел навстречу.

Один из лыжников тоже залег, а другой неторопливо приближался.

— Стой! — вполголоса остановил его Посконкин. — Кто идет?

— Полунин! — ответил лыжник.

Он подошел ближе и, узнав Посконкина, радостно добавил:

— Ну, я говорил: наши. Финны не вытаскивают своих из боя... А тут, видим, тащит на спине...

Полунин был ранен в обе руки. Его товарищем оказался краснофлотец Смирнов.

Вчетвером продвигаться стало легче. Поставив Морозова на лыжи, Посконкин и Смирнов тащили его под руки, а Полунин шел впереди, прокладывая путь.

Так они прошли километра два и нагнали еще одного своего товарища санинструктора. Он брел в одиночку, спотыкаясь. Он тоже не мог двигаться без посторонней помощи. Пришлось тащить и его.

Посконкин со Смирновым на плечах переносили товарищей через высокие гребни торосистого льда. Они измучились. А торосы попадались все чаще и чаще.

— Туда ли мы идем? — не раз возникал вопрос. Но как определить? Все небо заволокло мглой. На заливе ни следов, ни вех — сплошное поле снега.

Перед рассветом показался красноватый месяц. Сделалось веселей. Курс был найден...

Когда посветлело, продвигаться стало совсем невмоготу. Сверкающий снег слепил глаза. Ноги отяжелели и подгибались. Внутри все пересохло. Посконкин нашел в своих карманах два кусочка сахару. Он отдал их для подкрепления командиру и Полунину, а сам, чтобы утолить жажду, все время глотал снег.

Раненые, теряя от усталости сознание, просили товарищей:

— Давайте полежим! Отдохнем немного...

Но Посконкин упрямо и настойчиво шел вперед. Он знал, что стоит где-нибудь им сесть или прилечь, как никто уж не встанет. Мороз был не менее сорока градусов.

В полдень они вышли на следы отряда, проложенные ночью.

С острова Койвисто белофинны открыли артиллерийский огонь. Снаряды проносились, сотрясая воздух, и вздымали лед. Два снаряда разорвались почти рядом. Пришлось уйти еще подальше, в глубь залива.

Посконкин, попеременно волоча на себе то командира, то краснофлотцев, едва

передвигал ноги. Он ничего не видел, брел как слепой и думал: «Только не упасть... Только бы не остановиться». Наконец они совсем обессилели. Уже ни Смирнов, ни он не могли тащить раненых. Тогда Морозов посоветовал:

— Оставьте нас. Одни скорей доберетесь к базе! Идите, товарищи, и помните: если вы не доберетесь, то и мы погибли.

Тяжело было прощаться с ранеными, но этого требовал здравый смысл, для спасения всех нужно было хоть кому-то добраться к своим.

Оставив товарищей на снегу, Посконкин со Смирновым двинулись дальше по заснеженной пустыне.

У Посконкина тупо кололо в боку. Не чувствуя ни рук, ни ног, он скользил как в бреду. Ему нехватало дыхания. В легких саднило, а сердце точно разбухло и перестало биться. Они оба хрипло и часто дышали, но не останавливались. Не огибая сугробов, бежали напрямую. Обдирая в кровь руки, карабкались на высокие торосы, срывались с острых глыб, падали на лед, ползли, хватая опухшими губами снег, поднимались и снова бежали...

Уже темнело. Вдали вдруг показался берег. Наш берег! Они присели только на минуту передохнуть и вдруг почувствова-

ли: сил больше нет... Они стали кричать, размахивать руками...

Из лесу на лед вышло несколько красноармейцев.

— Сюда, товарищи! Сюда-а... — позвал Смирнов.

Красноармейцы бросились к ним на помощь. Они подхватили их под руки.

— Не надо! — запротестовал Посконкин. — Скорей идите по нашим лыжням... Там раненые. — Один из красноармейцев побежал за носилками, а другие пошли по свежему следу на розыски.

Когда Посконкин со Смирновым добрались к берегу, то у леса их уже встречали люди с сухарями и чайником, наполненным горячей водой. Кто-то притащил белого хлеба, масла, сахару...

И вот здесь, сидя у жаркого костра, вдыхая дым папиросы, Посконкин ощутил, как он устал, как ноет его тело. Он неохотно отвечал на вопросы. Спать, скорее спать! С трудом пересиливая себя, он дождался товарищей.

После того как доставленным раненым была оказана первая помощь, всех погрузили на машину.

В лагере лыжного батальона он узнал, что вся восьмерка Гошунова вернулась с разведки в полном составе.

С помощью товарищей он добрался до своей землянки, не раздеваясь повалился на матрац и двенадцать часов спал беспробудным сном.

Так прошло первое боевое крещение Героя Советского Союза Александра Романовича Посконкина.

Е. Соболевский

Федор Радус

Яркий солнечный день.

Мы мчимся по прекрасной дороге все дальше и дальше. Мелькают деревни, дома отдыха, военные городки, школы. Идет весенний сев. На полях громыхают тракторы. Мои попутчики рассказывают смешные эпизоды из своей летной практики. Вдруг машина круто сворачивает в сторону. Спустя десять минут мы въезжаем в авиагородок.

Высокие четырехэтажные жилые дома на улице, которая еще пока не названа (не успели!), красивое здание клуба, газоны, сады, стадион — приятно радуют глаз.

В штабе авиасоединения идет совещание. Я жду конца этого совещания, чтобы узнать, скоро ли я смогу встретиться с капитаном Радусом. Две девушки вносят в комнату, где происходило совещание, два

ведра со льдом. Из ведер торчат бутылки лимонада.

Выхожу из штаба на будущую улочку или площадь, — трудно сказать, что здесь будет, когда закончится строительство этого авиагородка. Пока передо мной пустырь. За пустырем аэродром. Над аэродромом делают петли три самолета. На дороге большое движение велосипедистов. К одному из домов подъезжает грузовик—в столовую привезли партию свежих булок.

Долго прохаживаюсь по городку. Но вот совещание кончается. Командиры выходят на будущую улочку или площадь. Тут я замечаю: почти все командиры — орденоносцы. Славно, видно, поработало это авиасоединение в недавние дни боев!

Очень серьезный голубоглазый краснофлотец провожает меня к Федору Никифоровичу Радусу...

Он живет в четвертом этаже одного из недавно построенных жилых домов.

Мне открывает дверь его жена и просит извинения за беспорядок: завтра они переезжают на другую квартиру...

Сам Радус только что вернулся из очередного полета. Он усаживает меня за стол, и первый мой вопрос, писали ли о нем, его крайне смущает. Он говорит о

том, что не следил за этим, но кое-что действительно писали, жена делала вырезки. Разыскать их теперь трудно: вот в новой квартире, когда все вещи разберут...

— А в чем, собственно, дело? — задает он вопрос.

И я, тоже очень смутившись, сообщаю ему о своей миссии: мне поручено написать очерк о его полетах и боевом опыте.

— О полетах? — переспрашивает Радус.

— Да!

Помедлив, он говорит, усмехаясь:

— Признаться, я и сам думал об этом...

— О чем?

— О том, что я не Джимми Коллинз.

— Как так?

— А так! Был бы я Джимми Коллинзом, я бы и сам описал свои наблюдения, приключения, впечатления. Очень уж их много у меня... Пожалуй, не меньше, чем у самого Коллинза... Но вот беда — писать не могу. Не тот слог. Вот у Коллинза, у того хорошо выходит.

— А рассказать сможете?

— Кое о чем рассказать можно.

Всю ночь мы беседуем. Он рассказывает мне о своем детстве, учебе, первых полетах, о своем росте, о боевых вылетах.

И я уже с первых его слов начинаю понимать, что о себе он рассказывать не любит.

*

Отец Радуса был «глубоко сухопутным человеком», он был каменщиком. А сын стал столяром. Отец Радуса и не мечтал о какой-либо другой, более заманчивой профессии для своего сына. А мысль о том, что сын его сможет стать летчиком, ему просто и в голову не приходила.

Вот и стал столярничать Федя Радус, пока не наступил день его призыва в армию.

Радусу было тогда 20 лет.

Когда он переступил порог призывной комиссии, он знал о том, что его спросят:

— К какому роду оружия чувствуете влечение?

На этот вопрос уже давно был готов ответ:

— Хочу быть летчиком!

Он сказал эти три слова, — а они потом стали его судьбой, — и очень взволновался. Вдруг его не сделают летчиком! А кем же тогда: танкистом, артиллеристом, связистом? Но ведь лучше профессии летчика нет ничего на свете!

Просьбу Радуса удовлетворили. Стали приучать Федю к воздуху. Сначала на-

правили его в Морское авиационное училище имени Сталина.

В 1933 году Радус получает звание пилота.

День выпуска из этого училища был очень хорошим днем в жизни Радуса. Невольно вспомнил он день призыва в Красную Армию. Тогда его будущая жизнь летчика представлялась еще смутной и непонятной. Он верил только в одно: летчик из него получится.

А теперь — он уже летчик. Он хорошо владеет мастерством пилота. Он будет летать еще лучше. Радус уверен в этом, потому что изо дня в день совершенствовал свое искусство пилота.

Спустя год он получает звание пилота-инструктора. Однако это еще не удовлетворяет его. Радус работает пилотом-инструктором и попутно сдает экстерном экзамен на звание среднего командира. Экзамены сдаются успешно, и Радус получает звание инструктора-летчика.

Радус гордится тем, что сам воспитал около 60 пилотов. Многих из своих питомцев встречал он во время боев с белофиннами на соседних аэродромах. Радостно было узнать, что один из них, Маркин, награжден орденом Красного Знамени. За отличную работу по воспитанию

молодых пилотов Радус был награжден ЦК ВЛКСМ именными часами и денежной премией.

В 1936 году Федор Радус — командир звена.

С февраля 1937 года Радус начал работать на Балтике помощником командира, а затем командиром эскадрильи.

*

...И вот он передо мною — смуглый, широкоплечий командир эскадрильи, капитан Радус, совершивший в течение 9 лет свыше 5000 полетов.

Здесь, в эскадрилье, Радус, приехавший с берегов Азовского моря, был уже не новичком в летном деле. Небо для него было своим, хорошо освоенным местом. «Чувством земли» и «чувством высоты» он владел так же, как и свойствами человека видеть, слышать и говорить. Ему хорошо были знакомы туманы и ветры, облака и обледенение, слепые и высотные полеты.

— И все же, — рассказывает Радус,— с каким-то особым, незнакомым мне чувством взлетел я на своем бомбардировщике, когда впервые получил не учебное, а настоящее боевое задание: найти остров

Гогланд и там разбомбить береговые батареи и поселок, где было большое скопление белофиннов.

Я, конечно, внимательно следил за картой, когда три звена эскадрильи взяли курс на Гогланд. Но карта эта вдруг заставила меня улыбнуться.

Ведь и по самой подробной карте нельзя судить о том, как встретит наших летчиков вражеский остров.

И действительно, что могла рассказать карта о сплошной пелене облачности, которая с высоты в 1000—1200 метров в районе вылета по мере приближения к врагу спускалась все ниже и ниже, закрывая воду?

Можно ли пробить эту облачность?

Есть ли просвет между облачностью и землей?

Обо всем этом карта умалчивала. А ведь сейчас, когда предстоял слепой полет в низких, молочного цвета облаках — все это было, пожалуй, самым важным.

*

Самолеты нырнули в облака. Начался слепой полет. Слепой полет, даже если он и обставлен всеми необходимыми приборами, требует от летчика исключительного

внимания. Для того чтобы совершить слепой полет, нужно очень продолжительное время тренироваться. Перерыв в этой специальной тренировке хотя бы на один месяц может скверно отразиться на управлении самолетом. Тренировку в таком случае нужно начинать сначала.

Летчики эскадрильи, в которой работал Радус, тренировались упорно и настойчиво, изо дня в день.

И они с честью выдерживают испытание. Строго выдерживая заданный курс и заданную скорость, они пробивают облачность в 900 метров и выходят к морю.

— Когда я вышел из тумана и посмотрел вниз, — рассказывает капитан Радус, — мне показалось, что в открытую кабину лезет что-то черное, непонятное, зловещее. Это было море... Это были волны с белыми пенистыми гребнями. А впереди высился мрачный остров Гогланд....

Самолеты подстроились друг к другу и взяли курс прямо на цель. Из-за низкой облачности лететь приходилось на высоте в 250 метров. Любой самолет эскадрильи мог быть обстрелян из обыкновенной винтовки.

Все ближе и ближе вражеский остров. Как он встретит эскадрилью? Как проводит ее? Белофинны всполошились в тот

момент, когда над островом Гогландом в совершенно нелетную погоду опять — в который уже раз! — появилась советская эскадрилья. Они уже знали вкус «ворошиловских гостинцев» и начали обстреливать наши самолеты из пулеметов, из винтовок.

Полет был сложен. Стрелки-радисты сбрасывали бомбы на места скопления белофиннов, на вражеские батареи и в то же время отстреливались.

Бомбы сбрасывались с небольшой высоты, и наши самолеты подбрасывало от сотрясения воздуха.

Но задание было выполнено полностью. Кроме того, обнаружены были новые военные объекты противника.

Эскадрилья возвратилась на свой аэродром.

Начался обмен мнений.

— Маленький, но опыт есть, — удовлетворенно говорил Радус, — и главное, опыт боевой, настоящий.

Его очень радовал первый боевой полет. Он впервые видел конкретные результаты бомбардировки. На малой высоте все можно было отлично разглядеть. Вот на большой высоте летчику не всегда удается видеть взрывы и разрушения, причиненные бомбежкой.

После обмена мнений один из летчиков, веселый, никогда не унывающий человек, так выразил свои впечатления о первом боевом полете:

— Понимаете ли, прорываю пелену тумана, иду вниз и вижу; мрачные, тяжелые волны, все ближе и ближе; мне даже показалось вдруг, будто ко мне в кабину лезет какое-то мокрое, крайне неприятное существо. Взял я тут и быстро шторку прикрыл. Что, думаю, ему от меня надо?

Летчики были очень довольны, когда им поручили в этот же день сделать второй полет на военные объекты острова Гогланда.

Полетели вторично.

Погода не улучшалась. Был шторм. Еще мрачнее выглядели волны. Дул сильный ветер. Но дорога на трехгорбый остров была уже «знакома».

Как и в первый раз, эскадрилья уничтожила все заданные ей укрепленные пункты противника и благополучно вернулась на свой аэродром. А на другой день на остров Гогланд был успешно высажен наш десант.

*

Таким был первый боевой день капитана Радуса. За первым последовал вто-

рой. За вторым третий. Не было такого дня, когда бы эскадрилья, в которой работал капитан Радус, не выполняла боевых заданий.

После 14-го полета командование назначило Радуса командиром эскадрильи. Его самолет стал ведущим во всех вылетах.

Особенно хорошо запомнилось Радусу 18 декабря. В этот день его эскадрильей был совершен 18-й боевой вылет, один из самых сложных и интересных. На этот раз нужно было разгромить береговые батареи на острове Бьеркэ. Эти береговые батареи сильно мешали продвижению нашего флота.

Стояла типичная балтийская погода. Свинцовые тучи мешками свисали вниз. Было пасмурно. Моросило.

Полетели.

Для того чтобы не попасть в обледенение, Радус все время искусно менял высоту. Штурманы Шлимович, Ильишин и другие также проявили в этом полете большое мастерство. И вскоре самолеты вышли на заданную цель — полуостров Бьеркэ. Он был закрыт тучами; чуть-чуть выделялась береговая черта. Шли на малой высоте, и белофинны заметили эскадрилью. Загремели вражеские залпы.

Зенитные пулеметы, винтовки — все было пущено в ход. Самолеты набирали высоту. И тут в воздухе появились трассирующие снаряды.

Огненный дождь не давал самолетам покоя. Казалось, стреляет весь остров.

Что было делать?

Приходилось все время менять профиль полета, менять курс, сбивать стрельбу противника.

Это удалось.

После набора высоты самолеты неожиданно для противника сворачивали в сторону, потом ныряли вниз и вновь сходились у заданной цели.

В результате белофиннам очень трудно было стрелять.

И все же самолет Радуса был обстрелян. Но финнам удалось только сделать незначительную царапину на винте.

— С этой царапиной я летал всю войну, — заметил Радус, — до того она была незначительной.

Зато белофиннов «угостили» хорошо. Сила взрывов была огромная. Когда бомбы взрывались, эскадрилья уходила вверх, чтобы самой не пострадать от сотрясения воздуха.

Это был очень тяжелый полет. Но задание было выполнено.

После бомбометания самолеты ушли в облачность, разошлись веером и потом по одному возвращались на свой аэродром.

Радус остался один. Настроение у него было приподнятое. Он глянул вниз. На Финском заливе шла наша доблестная эскадра.

*

Радус рассказывает:

— Когда ночью идешь в боевой полет, бортовых огней не зажигаешь. Поэтому, если идешь звеном, товарищей своих не видишь. А это очень плохо, когда не видишь своих товарищей. Вот почему летчики, выходя в ночной полет, очень довольны, когда светит луна и отблеск ее падает на самолеты, на облака.

Однажды моей эскадрилье было дано задание разбомбить порт Койвисто. Решили бомбить его ночью. В это время при хорошей летной погоде лететь безопаснее, чем днем. Сам я взлетел позже других. На моем самолете переставляли моторы, и пришлось малость обождать с вылетом. Я летел один. Светила луна. И было у меня такое чувство, будто луна эта специально прикомандирована к моему само-

лету, чтобы помогать в этом трудном полете.

Вот и Койвисто! Он уже горел. От силы света, от прожекторов слепило глаза.

Нет ничего хуже для летчика, чем войти во время полета в яркую полосу света. Поэтому я очень торопился. Быстро сбросил «почту» на остров, догнал товарищей и взял курс на свой аэродром.

При подходе к своему аэродрому все самолеты зажгли бортовые огни. Мы были уже дома.

*

Много ярких впечатлений осталось у Радуса от незабываемых дней, когда он вместе со своей эскадрильей вел бой с белофиннами.

В середине февраля, когда наши доблестные лыжники по льду наступали на Койвисто, Радусу еще раз пришлось помешать стрельбе вражеских береговых батарей. Надолго запомнились капитану Радусу кроваво-багряные отблески северного сияния, которые появились во время этого боевого полета. Словно огромные огненные мечи, оно висело над Финляндией. И казалось, будто вся Финляндия охвачена заревом пожара.

И северное сияние, внезапно вспыхнувшее и так же неожиданно потухшее, и перестрелка нашей артиллерии с артиллерией вражеского Койвисто, и видневшиеся на льду цепи наших доблестных лыжников, отряды танкеток — все это можно было разглядеть летчикам эскадрильи.

— Как ни красиво было северное сияние, — замечает Радус, — но долго любоваться им было нельзя. Нужно было внимательно следить за вражескими батареями. При нашем подлете к острову они трусливо смолкли. Однако штурманы успели сделать засечку. И самолеты начали их бомбить. Потом мы сделали еще второй вылет, взяв с собой осветительные бомбы. Сбросили мы их, и все стало на виду: и вражеские батареи, и наступавшие на остров наши доблестные лыжники. Незабываемый день!

Но самым лучшим для Радуса был тот день, когда ему удалось с особой силой проявить не только свое мужество и доблесть, но и качества нового советского человека, для которого самым ценным, самым дорогим являются люди, который никогда и нигде не оставит своего товарища в беде...

Таким днем для Радуса было 29 февраля...

Прежде чем приступить к описанию событий этого дня, следует отметить, что из героических эпизодов боев с белофиннами мы знаем еще ряд фактов, когда наши советские летчики, пренебрегая опасностью, вывозили экипажи самолетов, совершивших вынужденную посадку на вражеской территории.

Таков был подвиг Героя Советского Союза капитана Трусова, так же поступил и Герой Советского Союза капитан Алексей Губрий, с большим мастерством севший на торосистом льду для того, чтобы вывезти с вражеской территории экипаж самолета Героя Советского Союза Пинчука. Но подвиг капитана Радуса был, пожалуй, наиболее сложным и необычайным по четкости, смелости и хладнокровию в самых, казалось бы, безвыходных положениях.

Нужно очень уж уверенно чувствовать себя в воздухе, чтобы, несмотря на аварию самолета своего звена, в самый разгар боевых действий не только полностью выполнить боевое задание (полностью — потому что даже самолет, уже потерпевший аварию, точно выполнил его), но и помочь самолету, у которого выбыли из строя все моторы, добраться до залива из

глубокого тыла противника, затем сесть в глубокий снег, не на лыжах, а на колесах, принять на борт своей машины экипаж подбитого самолета, снять с него вооружение, забрать снаряжение и документы, мастерски взлететь в воздух и благополучно вернуться на свой аэродром.

Балтика по праву гордится подвигом капитана Радуса.

Авиасоединение, в котором работает Радус, отметило этот подвиг специальной листовкой, выпущенной газетой авиасоединения «На боевой вахте».

Подвиг Радуса вдохновил десятки летчиков на образцовое выполнение боевых заданий. «Правда» в передовой от 22 апреля 1940 г., отмечая героев-балтийцев, отличившихся в боях с белофиннами, писала:

«Товарищеская взаимопомощь в бою— нерушимый закон воинов страны социализма. Не считаясь с опасностью для собственной жизни, советский воин смело бросается на выручку товарищу, оказавшемуся в тяжелом положении. Образцом такой взаимопомощи является поступок Героя Советского Союза Ф. Н. Радус».

Сын каменщика, бывший столяр, тридцатилетний Федор Никифорович Радус сделал то, что теоретически для любого,

даже самого опытного летчика представляется совершенно невыполнимым.

С большим волнением вспоминает Радус о дне 29 февраля.

Когда-нибудь Радус обретет дар Джимми Коллинза — мы убедились в этом, когда слушали его волнующий красочный рассказ, — и тогда он опишет этот день в книге и, вероятно, назовет свой рассказ «Дорогой груз».

А пока попробуем воспроизвести рассказ Радуса по живой записи.

РАССКАЗ КАПИТАНА РАДУСА

29 февраля эскадрилья получила чрезвычайно сложное задание: разбомбить крупный железнодорожный узел в глубоком тылу противника. В такой глубокий тыл нам еще никогда не приходилось совершать полеты.

С большим азартом начали мы готовиться к выполнению этого задания.

Вылетели девяткой. Девятка была разбита на 3 звена. Погода была веселая, ясная... Мы набрали высоту в 3200 метров... Для того чтобы с такой высоты точно поразить заданную цель бомбами, нужно сохранить строй таким, чтобы ни

один самолет не отставал, не уходил вперед, не уклонялся в сторону. И прямо скажу — никогда еще мне не приходилось видеть такого красивого, слаженного строя. Это обеспечивало безопасность нашей боевой девятки и точное выполнение задания командования.

Вот и станция!

Нас заметили. И начали обстреливать— интенсивно и умело. Не думаю, чтобы это была финская артиллерия. Повидимому, тут работали специалисты из некоих «дружественных» финнам держав. Очень уж важным объектом была эта станция...

Беспрерывным потоком шли через эту станцию к линии фронта воинские составы, вагоны с боеприпасами...

Тем хуже для врагов!

Мой самолет был в этом полете ведущим, и я первый сбросил «почту». Обломки вагонов, рельсы, шпалы взлетели в воздух.

Хорошо!

Незадолго до нашей бомбардировки у ведомого самолета пилота Жиганова в результате обстрела выбыл из строя мотор.

Но Жиганов знал: нужно во время бомбардировки на какие-нибудь 30 секунд удержаться в строю, чтобы и его «гостинцы» попали прямо в цель.

И Жиганов сумел это сделать. Он удержался в строю.

Уже потом, проявив сделанные во время бомбежки снимки, выяснилось: все бомбы попали в цель.

Задание было выполнено полностью. Ни одна бомба не попала за станцию. Мы развернулись на большой скорости и полетели обратно. Вместе с нами на одном моторе развернулся и самолет Жиганова.

У меня был заведен такой порядок: стрелок-радист внимательно следит за остальными самолетами и, в случае какого-либо происшествия, немедленно докладывает мне.

Так было и на этот раз.

— Отстал ведомый третьего звена, — передал мне стрелок-радист т. Михальченко.

Мое звено уменьшило скорость.

Самолеты второго звена ушли вперед, и я увидел под собой подбитый самолет. На него напали два финских истребителя. Жиганов яростно отстреливался.

Мое звено снова уменьшило скорость, мы немного снизились и открыли огонь по вражеским истребителям.

— Не дадим в обиду товарища! — решили мы.

Истребители вынуждены были отступить.

Михальченко вдруг мне сообщает:

— Жиганов опять отстал. Подает сигнал бедствия.

И действительно — над нами взвилась синяя ракета.

Что было делать?

Я решил взять Жиганова под охрану, стал ему в хвост и тут только заметил: белофинским истребителям удалось вывести из строя и второй мотор жигановского самолета.

*

После Жиганов рассказывал:

— Когда заглох второй мотор, я решил, что теперь уж моя песенка спета. Я остался один, и было мне очень тяжело. Вдруг вижу, ко мне подстроились товарищи. Сразу стало легче! Ну, думаю, не пропаду. Теперь бы только долететь до береговой черты. А там как-нибудь и до дому доберусь!..

*

— У наших самолетов, — продолжает свой рассказ Радус, — блестящие летные качества. Подумать только! При оставшейся к моменту выхода из строя второго

мотора скорости в 180 километров — пролететь еще 40 километров и, планируя, достичь береговой черты. За это время он с высоты в 3200 метров снизился на высоту в 900 метров — только и всего.

В пути для облегчения самолета и для того, чтобы «гостинцы» зря не пропадали, Жиганов успел еще сбросить бомбы на военные объекты белофиннов.

Все ближе береговая черта.

Жиганов пролетел еще 10 километров и сел «на пузо» в глубокий снег.

А мое звено все это время охраняло Жиганова.

И вот мы увидели: Жиганов сел, его экипаж вылез на лед.

Какая радость! Все живы. Машут нам, приветствуют!

Я решил сесть!

Но как? Кругом глубокий снег и ропаки. Чтобы потом оторваться — нужны лыжи! А их у меня не было. Сесть «на пузо» — нельзя. Я выпустил шасси. Знал, что посадить бомбардировщик в рыхлый снег трудно даже на хорошо оборудованном аэродроме. Можно скапотировать.

А тут...

Я сделал круг над самолетом Жиганова. Определил глубину снежной колеи.... Вы-

сота снежного покрова оказалась не ниже 1½ метров.

Делать нечего.

Штурман корректировал мою посадку. Во-время заметил ропак, который пришлось перескочить. Садимся. Самолет наш поднял хвост. Ну, думаю, вот-вот перевернемся. Самолет пропорол два сугроба снега — опять поднял хвост. Думаю: перевернемся, обязательно перевернемся. Но ничего. Самолет остановился, и остановился он совсем не на плохом месте.

Сели!

И сразу поднялось настроение; два самолета моего звена все время кружились над нами и жигановским самолетом. Они охраняли нас.

Финские шхеры, вражеская территория — все это заставляло нас быть бдительными.

Я крепко пожал руку Жиганову.

— Восхищаюсь твоим мастерством. Молодец!

А потом спросил:

— Ну, а если бы пришлось остаться одному, как бы ты поступил?

Жиганов улыбнулся:

— Решили мы дешево не продаваться. Решили драться! До последней возможности!

И в самом деле — к моменту моей посадки Жиганов уже снял со своего самолета боеприпасы, пулеметы. Он действительно решил драться.

Наши летчики в плен не сдаются!

Все вооружение самолета Жиганова мы погрузили на свой самолет. Жиганов сел к моему стрелку-радисту, а в бомболюках разместились штурман и жигановский стрелок-радист.

Груз у меня был самый дорогой! Это были люди! Это были пламенные патриоты нашей родины, неутомимые и бесстрашные бойцы. С таким дорогим грузом предстояло мне взлететь на рыхлом снегу!

Колеса!

О, если б можно было их сейчас сменить на лыжи! Я взглянул вверх. Два самолета моего звена бережно охраняли нас. Я определил направление ветра, выбрал направление для взлета, завел моторы.

Самолет вздрогнул и... пошел.

Проваливаясь носом в снег, мой самолет набирал скорость. С очень большим трудом удалось мне оторвать его от земли. На высоте в 400 метров ко мне пристроились два ведомых самолета из моего звена, и все вместе мы взяли курс к нашему аэродрому.

А на аэродроме нас поджидали уже давно.

Из девяти вернулись на свой аэродром только пять самолетов. А где же остальные четыре? По аэродрому бродили техники, с тревогой вглядывались в небо.

Когда же до них дошли сведения, что связь с самолетом Жиганова порвана и по радио, они стали волноваться еще больше. Звонили по телефону на соседние аэродромы, делали запросы. Но никаких сведений о пропавших четырех машинах получить не смогли.

Томительно шли часы, минуты.

И вдруг где-то на горизонте показались три точки. Они все увеличивались, и, наконец, стало ясно: это три самолета нашей эскадрильи, летевшие в первом звене.

Мы летели в боевом порядке: впереди — мой самолет, за мной следовали два ведомых (одним из них управлял комиссар части Лапшенков, другим — секретарь комсомольского бюро Зверев).

На аэродром выбежали все люди моей эскадрильи.

Сели. Я первый сошел с самолета.

— А где самолет Жиганова? — с тревогой спросили у меня.

Какова же была радость, когда я открыл бомболюки и оттуда вышел экипаж Жиганова. Вслед за ними вылез из кабины моего стрелка-радиста и Жиганов!

Вот он, мой самый дорогой груз!

— Здравствуйте, товарищи!

Мощное «ура» загремело на аэродроме.

*

Таков рассказ капитана Радуса.

Весть о его подвиге быстро разнеслась по части.

Вечером состоялся митинг. Летчики поздравляли Радуса и обещали выполнять боевые задания так, как их выполняет Радус...

Спустя два месяца после этого летнабы, техники, стрелки-радисты и мотористы эскадрильи тов. Радуса снова собрались на красной линейке возле своих боевых кораблей, чтобы поздравить своего любимого командира с высоким званием Героя Советского Союза.

*

Уже светало, когда Радус закончил свой рассказ. Мы вышли на еще не названную улочку и сразу же, как говорят летчики, попали в «густую пелену тумана».

В этот момент над нами загудели моторы. Шли самолеты. Они были невидимы. Очевидно, они совершали слепой полет.

Радус мне объяснил:

— Ничего особенного не происходит. Проводились ночные учения, и вот теперь самолеты возвращаются домой. Туман мешает летчикам. Но если бы учения проводились в легких условиях, то в будущих военных операциях нам бы пришлось довольно круто! Эти учения — необходимые условия боевой выучки.

Голубая «эмка» стояла у штаба авиасоединения.

Там уже собрались мои попутчики — сотрудники штаба ВВС. Оказывается, они также принимали участие в ночных учениях.

Мы попрощались с Радусом и уселись в машину.

На обратном пути мои попутчики уже не рассказывали мне эпизодов из своей летной практики. После утомительной работы во время ночных учений они быстро уснули.

★

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

А. Зонин. Александр Трипольский 3

Ю Инге. Анатолий Коняев 23

Ю. Инге. Федор Вершинин 43

Е. Лаганский. Иван Романенко 69

Б. Соловьев. Николай Токарев 101

Н. Григорьев. Владимир Савченко 121

П. Капица. Александр Посконкин 143

Е. Соболевский. Федор Радус 165

БИБЛИОТЕКА
Г. ШИМК СССР

Редактор батальонный комиссар *А. И. Корнилов*. Подписано к печ. 20/V 1941 г. ГМ 14578. Объем: 6 1/8 печ. л., 4,59 а.л. Цена книги 1 р., пер. 1 р. 50 к. Зак. 1851.

Отпечатано с матриц в типографии № 3 им. Коминтерна Управления издательств и полиграфии Исполкома Ленгорсовета. Ленинград, Красная ул., 1.

U. 2p. 50r.